فيفيان أوديت نحاس

أكبر كوارث القرن العشرين

Bibliotheca Alexandrina

جروس برس

أكبر كوارث
القرن العشرين

أكبر كوارث القرن العشرين

اقتباس أوديت نحاس

جروس برس

طرابلس - لبنان

جميع الحقوق محفوظة

طبعة أولى ١٩٩٣ م
١٤١٣ هـ

دار جروس برس

طرابلس لبنان
ص. ب. ١٨٩

هاتف دولي وفاكس
0012124782790

ثوران جبل بوليه (١٩٠٢) (La Montagne Pelee)

منُ الافضل الا يقال للسيّاح بأن جزر الانتيل الصغرى هي جزر الانتيل البركانية مع انها بركانية بالفعل. ان جزر «اوفان» (Auvent) وجزر «سولوفـان» (Sous-le-Vent) الممتـدة مـن جـزر «فرجن» (Iles Vierges) شمالا الى جزيرة «غرنادا» (Grenade) جنوبا على نصف قوس دائرة تشكلت انطلاقا من قعر البحر تحت تأثير البراكين. وقد خمد بعض البراكين في حين بقيت براكين اخرى مشتعلة ولكن اثنين منها فقط لم يثورا ابدا وهما «جبل بوليه» في «المارتينيك» (Martinique) و «السوفريار» (Soufriere) في «السان فنسان» (Saint-Vincent).

ان المدينة الاساسية في «المارتينيك» وهي «فور دي فرانس» (Fort-De-France) وهي في الوقت نفسه مركز قضائها. ولكن في عام ١٩٠٢ اصبحت مدينة «سان بيار» (Saint-Pierre) اهم مجمّع اقتصادي في الجزيرة. انها مدينة يقطنها ٢٦ الف شخص وتمتد على رقعة ارض بشكل هلال شمالي غربي الجزيرة. ينتصب وراءها على بعد ثمانية كيلومترات «جبل بوليه» وهو بركان يبلغ اقصى

ارتفاعه ١٤٣٠ م عن سطح البحر.

يعود ازدهار الجزيرة الى وجود السكر والروم والموز. كانت « السان بيبار » مدينة بهجة تدعى « باريس الانتيل » يقطنها مزيج من البيض والخلاسيين والسود بعضهم غني جدا وبعضهم الآخر فقير جدا.

وكان « جبل بوليه » يثور من وقت لآخر فيطلق نفخات من الدخان كالعجوز الذي يشعل غليونه. لم تشهد فوهة هذا البركان اي تغير منذ وقت بعيد رغم ثوراته الخفيفة منذ خمسين عاما. ولا يغيب عن الذاكرة وجود بحيرة في هذا المكان تدعى « بركة الباليميست » (Etang des Palmistes) وقد كانت مركز جذب المتنزهين. يعود تاريخ الثوران الآخر والوحيد المعروف الذي يسجل الى عام ١٧٩٢ وكان خفيفا جدا.

وتقوم عند الجبهة الغربية للجبل مقابل « السان بيبار » فوهة جافة ثانوية هي « بركة سيك » (Etang des sec)؛ انحداراتها صلبة ومستوية ما عدا عند نقطة واحدة تقع كذلك على الجبهة الغربية وفيها ثغرة على جانب الفوهة تقود الى واد هو « البحيرة البيضاء » التي تنحدر بشكل مستقيم حتى الساحل. ومع حلول موسم الشتاء كانت المياه التي تتدفق منه وعبر الاودية الاخرى تتسبب بخسائر فادحة.

وفي ٢ نيسان ١٩٠٢ لوحظ تصاعد دخان من القسم الاعلى للبحيرة البيضاء. وبعد ثلاثة اسابيع غطت مدينة « سان بيبار » طبقة رقيقة من الرماد، واهتزت الارض بشكل عنيف. ولكن في

الايام اللاحقة اصبح الوضع مقلقا اكثر فاكثر اذ حدثت انفجارات في الفوهة الثانوية رافقها قذف صخور ورماد. فتشكلت بحيرة ومخروط من الرماد يساوي ارتفاعه علو المنازل ويتصاعد من قمته بخار. ثم اخذ الرماد يتساقط بغزارة اكبر مغطيا المدينة ومسكنا كل حركة. انه رماد تساقط بين المنازل قاتلا العصافير والحيوانات الصغيرة وحاملا معه رائحة كبريت كريهة. كتبت زوجة قنصل الولايات المتحدة السيدة «برنتيس» (Mme Prentiss): «كانت الرائحة قوية جدا الى حد ان الاحصنة توقفت في الشارع للصهيل. وسقط بعضها ميتا».

وامام اضطرابات الشعب قام حاكم «المارتينيك» «لويس موتيه» (Louis Mouttet) بتعيين لجنة مهمتها دراسة الوضع كما قام بزيارة المدينة وكانت هذه رحلته الاخيرة اليها. اعلنت اللجنة ان ما حدث لا يشكل خطرا مباشرا. ونشر «موتيه» في كل مكان جوا من الهدوء. وقد دعمت موقفه هذا الاخبار المطمئنة التي نشرتها الصحيفة المحلية «لي كولوني (Les Colonies)». وكان من المتوقع ان تحصل انتخابات هامة في ١٠ ايار (مايو) لم يشاء الحاكم ان تفشل.

بقي الرماد يتساقط وبدأت تسمع اصوات هدير مصدره داخل الجبل. فكان من الصعب المحافظة على القانون والنظام رغم حضور الفرق التي ارسلها الحاكم. كما اقفلت المخازن وهرع سكان القرى المجاورة للجبل الى المدينة فانتشروا فيها لشدة خوفهم باحثين عن ملجأ. وسرعان ما بلغ عدد سكان «سان بيار» ٣٠

الف نسمة. وفي ٥ ايار (مايو) حذر البركان مما يمكن ان يقوم به: فبما ان الثغرة سدت بالرماد فقد تجمعت كميات من الامطار في بحيرة «سيك» وحميت تحت تأثير البركان مما دفع بسيل من الوحل الحامي جدا الى التدفق على منحدرات الجبل. فأطاح بمخزن للسكاكر قاضيا على مئات من الاشخاص ثم صب في البحر محدثا موجة ضخمة تسربت الى الازقة السفلى في المدينة. ونقلت صحيفة «لي كولوني» ان كمية من اللاجئين صعدوا الى المرفأ وهم لا يعرفون الى اين يتجهون.

ولكن الأسوأ لم يحدث بعد. ففي ٦ ايار (مايو) تحول هدير الجبل الى زمجرات تتحول احيانا بدورها الى انفجارات فتقذف في الجو كومات متأججة من الرماد. عندئذ قام الحاكم بعمل لا يغتفر: فجعل الجيش في حالة تأهب ليمنع - بمؤازرة الفرق - هجرة الشعب. واعلن احدهم في صحيفة «لي كولوني»: «ان لا يجب الخوف من «جبل بوليه» كالخوف من بركان «فيزوف» (Vesuve) في «نابولي» (Naples). اين يمكن ان يكون الانسان بمأمن اكثر من ال «سان بيار»؟ اما المختار فقد أمر موظفيه بالعودة الى مهامهم الطبيبة.

استمرت الزمجرات والانفجارات طوال نهار السابع من ايار (مايو). وساهم هطول امطار غزيرة اخرى الى تدفّق المزيد من سيول الوحل باتجاه أسفل الجبل جارفة معها صخورا ضخمة جدا. وقد شكل مزيج الامطار والرماد طينة ساخنة ولزجة غطت المدينة. ومع ذلك ظهر امل ضئيل بالخلاص عندما علم ان

« السوفريبار » (Soufriere) في « السان فنسان » (Saint-Vincent) هو في حالة ثوران لان ذلك قد يخفض الضغط.

وفي فجر يوم الخميس، الثامن من ايار (مايو)، خمد البركان. ولم يبق على « جبل بوليه » الا عمود من الدخان بلغ ارتفاعه حدا غير طبيعي. ولكن عند الساعة السادسة والنصف عندما وصلت الباخرة « س.س.وريما » (S.S.Roraima) الى المرفأ ورست الى جانب سبع عشرة سفينة اخرى اصبح الوضع مأساويا. أعلن المفوض المعاون « تومسون » (Thompson): انه في الساعات السابقة لدخول المرسى كان بامكاننا رؤية حمم ودخان يتصاعد من « جبل بوليه ». لم ينتبه احد ممن كانوا على متن الباخرة الى الخطر المحدق. وفيما نحن نتقدم كنا نستطيع ان نرى - عاليا في الفضاء - الحمم الحمراء التي يقذفها البركان وقد كللته سحب ضخمة من الدخان الاسود. كانت الحمم تنتصب فوقه ثم « تقبل » منحدرات الجبل قبل ان ترتفع من جديد ودائما الى الاعلى. كل ذلك وكأن مشاعل العالم بأسرها قد وضعت على قمة البركان.

رأى « تومسون » ان هذا المشهد رائع جدا فيما كان ركاب الباخرة وطاقمها ينظرون الى البركان وهم جميعهم يتوقعون ما سيحدث ما عدا القبطان الذي قال لاحد المسافرين: « لن أبقى اكثر من المدة المطلوبة ».

ولكنه بقي طويلا جدا. واصبحت جهة الجبل المقابلة للمدينة حمراء قاتمة. انفجر البركان في تمام السابعة واثنتين وخمسين دقيقة (حدد الوقت استنادا الى ساعة التوقيت الموجودة في المستشفى

العسكري والتي لم تدمر...). «كتب «تومسون»: لم يصدر اي انذار. ارتفع منحدر الجبل فتسربت منه كمية من الحمم التي اتجهت نحونا وكأننا سمعنا دوي ما لا يحصى من القذائف. وصلت الحمم الينا بسرعة البرق ولفّت النيران مدينة «سان بيار» فغابت عن انظارنا...».

في الواقع حدث انفجاران اتجه الاول عموديا من الفوهة الاساسية على شكل سحابة سوداء ضخمة يخترقها البرق والثاني جانبيا من بحيرة «سيك». ان ضغط الغاز الكبريتي قد قطع الحمم. ثم انطلقت من ثغره الفوهة الثانوية سحابة ملتهبة وانحدرت باتجاه البحيرة البيضاء بسرعة الاعصار.

كان من الممكن - بسبب تأثير هذه السحابة في المعادن - تحديد درجة حرارتها بحوالي ١٠٠٠ درجة مئوية. ففي اغلب الاحيان كان السكان يموتون مباشرة اينما وجدوا بدون ان يتسّنى لهم القيام باية حركة. كانوا يموتون بسبب تنشق الغازات السامة او بسبب الحروق اذ يجدون انفسهم عراة لقوة الانفجار. ولم ينج الا شخصان. يتذكر «تومسون»: «بعد الانفجار لم نر اي نفس حية على الارض». وما المدينة الا كومات من الرماد المدخن والجدران المهدمة. سقوف مطلية مقلوعة ومدعوكة كقطعة من الورق. اشجار عارية حتى جذوعها. بدت المدينة وكأنها موقع أثري ظهر مجددا ولا تدعو الحاجة الى التنقيب في داخله. ولم تظهر قشر حمم - كما في «بومبييه» (Pompei) بل رماد فقط. وعندما بدأ المنقذون في وقت لاحق يفتشون في الانقاض صعب

عليهم التعرف الى شوارع كانت مع ذلك معروفة جدا .

اما وضع المرفأ فلم يكن أفضل اذ احدثت السحابة الملتهبة تلاطما لامواج البحر أدى الى جرف السفن او تدميرها تدميرا كبيرا. ولكن سفينة واحدة نجحت في الفرار باتجاه « سانتا لوتشيا » (Sainte-Lucie) وعلى متنها اثنان وعشرون رجلا من الطاقم امواتا او محروقين بشكل خطير. « قال « تومسون » : في الموضع الذي لامست فيه السحابة البحر غلت الماء وتصاعدت سحب البخار. فتقلصت السحابة وحرقت كل ما حولها. لم ينج من الانفجار الاول سوى خمسة وعشرين شخصا من اصل ثمانية وستين كانوا على متن « الروريما » . لقد ابادت النيران كل الصواري وكذلك مدخنة الباخرة كما لو قصت جميعها بالسكين » .

انقذ « تومسون » حياته لانه اختبأ تحت عدة سريره في مقصورته. عجزت « الروريما » عن العودة الى عرض البحر. وقد وصفت احدى المسافرات الناجيات - وهي ممرضة من « بارباديوس » (Barbade) - كيف دخل الرماد الحارق الى المقصورة عبر فتحة كبيرة في حين كانت تساعد احدى الامهات وهي تكسو اولادها الثلاثة. عندما سمع السائق المسؤول صوت صراخهم ساعدهم للوصول الى الجسر الامامي. ولكن ما ان وصلوا حتى مات الطفل الصغير فيما كان الطفل الآخر يحتضر. وكانت اجزاء من الباخرة تشتعل. ولم تعد المدينة عند ذلك الا « كومة من الشعلات المزمجرة » . « كانت السيدة مطروحة على ارض الجسر شبه مغمى عليها. وبكل برودة اعصاب وخضوع

اعطتني مـالا وطلبت مني ان اقود «ريتا» (الطفلة التي نجت) الى عمتها ثم مصّت قطعة من الثلج قبل ان تمـوت. اما الرجال الذين كانوا على متن البواخر الاخرى فقد غطى الرماد المغلي ملابسهم وشواهم احياء. فاحترق بعضهم في مكانه فيما تمكن بعضهم الآخر من القفز الى البحر. «فانقبض جلدهم الذي احمر لونه عندما وصلوا الى الماء.

كان احد الناجين في مدينة «سان بيار» اسكافيا اسود يدعى «ليون كومبير ليياندر» (Leon Compere-Leandre) في الثمانية والعشرين من عمره. كان جالسا على باب داره عند وقوع الكارثة «احسست فجأة ان رياحا رهيبة قد هبّت وبـدأت الارض ترتعد واصبحت السماء شديدة السواد، فاجتزت - بصعوبة بالغة - الخطوات الثلاثة او الاربعة التي تفصلني عن غرفتي. وكان ذراعاي يلتهبان ورجلاي كذلك فاذا بي انهار على احدى الطاولات». ثم وصل آخرون الى الغرفة وهم «يصرخون ويلتوون من الألم مع ان النيران لم تلتهم ملابسهم». فسرعان ما ماتوا جميعهم وكذلك العجوز الذي وجده «ليون» في المنزل. «كان بنفسجي اللون منفوخا ولكن ملابسه بقيـت سليمـة... قفـزت كـالمجنـون الى السرير انتظر الموت. ثم استعدت وعيي بعد ساعة من الوقت فرأيت السقف يشتعل». نجا «ليون» من الموت لحسن حظه. ولم يعرف احد لماذا وكيف بقيت رئتاي سليمتين.

ومن الناجين ايضا «اوغيست سيباريس» (Auguste Ciparis) وهو عامل اسود يعمل في احد المرافىء وهو في الخامسة والعشرين

من العمر ينتظر الشنق لارتكابه جريمة. كان يسكن في بناية لا مثيل لها في المدينة: انها مقصورة للمحكوم عليهم وهي على شكل نصف دائرة ملاصقة لجدار السجن المحلي الخارجي. ومن الجهة الامامية ينتصب باب ضخم. كان سقف الغرفة منخفضا جدا فيستحيل الدخول اليها الا على اربعة اقدام. وفي السقف ايضا فتحة صغيرة مشبكة. ان الجدران السميكة هي التي حمت «اوغيست» من الانفجار.

كان «اوغيست» ينتظر وصول افطاره عندما اصبح الجو مظلما. وفي الوقت نفسه سقط جدار السجن محدثا ضجة كبيرة على سقف الغرفة. وعندما غطى الرماد النافذة وجد «اوغيست» نفسه في الظلام. «وقال في وقت لاحق: كانت رائحة الحريق تلف جسدي. لم اسمع سوى صوت صراخي وانا اطلب الاستغاثة».

وبعد مرور ثلاثة ايام تمكن المنجدون من الدخول الى المدينة فاطلق سراح «اوغيست سيباريس». كان جسمه محروقا جدا ولكنه بقي ملتحما. ثم تعافى «اوغيست» بعد ذلك وعاش حتى عام ١٩٢٩. عمل في السيرك حيث قام بعرض يدعى «سجين سان بيبار» مثل فيه بدقة ما عانى منه في مقصورته.

وفي ٢٠ ايار (مايو) ١٩٠٢ ثار «جبل بوليه» مرة جديدة ورافق ذلك حدوث زلزال دفع العديد من سكان الجزيرة الى الابتعاد عنها والى الابد. فقد قتل ٢٠٠٠ شخص وتهدمت قرى كثيرة. كما حصلت ثورانات اعنف في ٢٦ ايار (مايو) و٦

حزيران (يونيو) و ٩ تموز (يوليو) و ٣٠ آب (اغسطس). ثم كانت فترة استراحة حتى ايلول (سبتمبر) ١٩٢٩ حيث ظهرت مجددا سحابة ملتهبة اجتاحت منحدرات البركان وسحقت البنى «المتواضعة» داخل المدينة الجديدة التي بناها مئات من الرجال الباسلين. لكن «جبل بوليه» لم يستفد من اثر المفاجأة. فقد رأى الجميع بوادر الكارثة وخلت المدينة. ولكن هذه المرة لم يكن يوجد اي حاكم ليمنع الناس من الفرار.

تخريب باخرة فخمة

في اثناء رحلة تدشينية دمرت الباخرة الفرنسية الفخمة «جورج فيليبار» (Georges Philippar) تدميرا كاملا بسبب الحرائق التي نشبت في اماكن مختلفة من الباخرة. حكي عن تخريب في ما يتعلق بهذه الكارثة الغامضة التي وقعت في البحر الاحمر في شهر ايار (مايو) عام ١٩٣٠ واوقعت ٥٣ ضحية.

سأل بعض الركاب خدام الباخرة عن سبب توقف الالات فأجابوا ان كل شيء على ما يرام. وكان الخدام يتصرفون بحسن نية: ففي هذا الوقت بالذات كانوا يعتقدون فعلا ان الكارثة غير واقعة. ولكن الأمر كان مختلفاً في وسط الباخرة. فالرجال الذين يعملون في غرفة الالات احسوا فجأة انهم يسبحون وان اطنانا من الماء قد غمرت الباخرة اذ تسربت من فتحة كبيرة في الهيكل. ولكنهم نجحوا في الوصول الى الغرفة المجاورة ثم الى الغرفة الثالثة ليصلوا اخيرا الى الغرفة رقم ٤ الموجودة في وسط الباخرة وهي لم تزل جافة.

« التيتانيك »

تميزت رحلة « التيتانيك » التدشينية بأنها شبه ـ مأساة منذ بدايتها. فما ان غادرت الباخرة الضخمة التي تبلغ حمولتها ٤٦ الفا و ٣٢٩ طنا قاعدتها البحرية في « سوزمتن » (Southampton) اذا بها تجتاز سفينة نقل راسية تدعى « النيويورك » (New-York). فجأة سمعت اصوات انفجارات قوية تعود الى انقطاع حبال الارساء التي بدأت تتفكك كخيوط رفيعة ثم بدأت الباخرتان تتقاربان بشكل خطير. توقفت « التيتانيك » في الوقت المناسب وتوقف معها « الرشف » الغريب واعاد القاطرون « النيويورك » الى المرفأ. وكادت الحادثة نفسها تتكرر بعد دقائق قليلة ولكن الباخرة « توتونيك » (Teutonic) سحبت القلس واستدارت حتى تتمكن « التيتانيك » من المرور.

جازت عابرة المحيط في مد البحر فاستراح الطاقم وفي مقدمته قبطان السفينة « ادوار سميث (Edward Smith) الموجود في الطبقة العليا للباخرة. تحت الجسر الذي يهتز اهتزازا خفيفا ترصف احدى اكبر البواخر واجملها وامتنها على الاطلاق. وللمحافظة على هذه المتانة قسم داخل الباخرة بواسطة خمسة عشر قاطعا من الجؤجؤ الى حاملة السكان. ويزيد في متانتها ايضا هيكل مزدوج. فاعتقد الجميع ان « التيتانيك » هو بناء لا يغرق.

بعد ان توقفت « التيتانيك » قليلا في « تشيربورغ »

(Cherbourg) غادر قاعدة « كوينزتاون » (Queenstown) [وتدعى اليوم « كوبه » (Cobh)] في ايرلندا مساء يوم الخميس الواقع في ١١ نيسان (ابريل) ١٩١٢ وانطلقت في المحيط الاطلسي الذي اعتاده القبطان سميث. فتقدمت الباخرة بانتظام في بحر هادىء وطقس صاف ولكنه بارد. فقد انخفضت الحرارة كثيرا صبيحة يوم السبت الواقع في ١٤ نيسان (ابريل) وتلقى التقني « ماركوني » (Marconi) رسائل عبر الاذاعة تحذر القبطان من خطر الاصطدام بجبال الجليد.

تابعت الباخرة سيرها وبسرعة قصوى فيما راحت اضواؤها ترسل وميضها على المياه الهادئة واستطاعت الباخرة بسبب صلابة آلاتها ان تحافظ على سرعة ٢٢ عقدة بحرية. وقبل منتصف الليل مباشرة صرخ مراقب الباخرة: « جبل جليد امامنا تماما! ».

فصدرت على الفور اوامر صارمة بتوجيه مقدمة الباخرة الى يسارها ولكن فات الاوان. فعندما بدأت السفينة تغير اتجاهها فجلفها جبل جليد من جهة الميمنة قبل ان يختفي في ظلام الليل. وصل القبطان الى الجسر قبل ان يتسنى للضابط الاول « ميردوك » (Murdoch) الصراخ: « اوقفوا الالات! ». فأمر باغلاق سائر الابواب العازلة ثم طلب الى احد الضباط ويدعى « بوكسهول » (Boxhall) ان يستقصي الهيكل. ولكن قبل ان يتسنّى لهذا الاخير تنفيذ الامر وصل نجار السفينة وقال: « تدفقت المياه إلى الباخرة ».

لم يلاحظ المسافرون المستيقظون اي تغيير لان الاصطدام كان

خفيفا. أعلن «لورانس بيزلي» (Lawrence Beesley)، هو أحد الناجين، أنه لم يسمع صوت اصطدام وأنه لم يشعر بصدمة ولا بأي اهتزاز بسيط.

وبالرغم من برودة الطقس وقف بعض المسافرين على الجسر يلعبون بالثلج الذي حمله جبل الجليد المميت الى الباخرة لحظة الاصطدام. وفي احدى الصالات المريحة والدافئة وقف مسافر آخر ورفع كأسه لصديقه وطلب اليه ان «يصعد على متن السفينة عله يجد له قطعا من الثلج يضيفها إلى مشروبه».

عندما لاحظ القبطان «سميث» ان الاضرار جسيمة توجه الى قاعة الارسال وقال للميكانيكي «جاك فيليبس» (Jack Phillips) ول «هارولد برايد» (Harold Bride) ان الباخرة قد اصطدمت بجبل جليد وان عليهم التأهب لارسال نداءات استغاثة.

وعندما عاد الى الجسر بات واضحا ان «التيتانيك» تغرق شيئا فشيئا. احدث جبل الجليد فجوة في ميمنة الباخرة فأخذت مياه الاطلسي المثلجة تتدفق الى الداخل. وبعد مرور خمس وعشرين دقيقة على الاصطدام أمر القبطان باطلاق زوارق الانقاذ ثم عاد بعد عشر دقائق الى قاعة الارسال ليطلب الى الميكانيكيين ان يطلقوا نداءهم وأضاف: «قد تكون فرصتنا الاخيرة». نفذ الرجلان على الفور هذا الامر واعطيا شارة دلالة الباخرة (M G Y) وموقعها.

استجابت لهذه النداءات باخرتا «الفرانكفورت» (Frankfort)

و « الكرباثيا » (Carpathia). سأل قبطان هذه الاخيرة محطة ارساله مرتين على التوالي اذا كان ما قرأه صحيحا لأنه لم يتصور بأن باخرة « التيتانيك » التي لا تغرق قد تتعرض لمشاكل مماثلة. وعندما علم ان الامر صحيح اجاب انه سيصل فورا وطلب الى الميكانيكي المسؤول ان يعطي « الكارباثيا » « كل ما لديه ».

في هذه الاثناء كان خدام « التيتانيك » يتنقلون بين المقصورات طالبين بتأسف من الركاب ان يرتدوا ملابس دافئة وينضموا الى الزوارق حاملين معهم احزمة الانقاذ. استجاب معظم الركاب لهذا الطلب مع انهم لم يصدقوا ان ما يحصل صحيح ولكن البعض الآخر رفض مغادرة مقصورته المريحة متخيلا ان ما يجري هو مجرد تمرين.

اطلقت زوارق الانقاذ وصدر امر بانزال « النساء والاطفال اولا ». تردد الناس في البداية قبل مغادرة هذه الباخرة التي بدت امتن من تلك الزوارق الهزيلة. هذا ما اعلنه « بيزليه » (Beesley) في وقت لاحق: « كان البحر هادئا كمياه المستنقعات باستثناء بقبقة بسيطة لا يسعها تحريك باخرة ضخمة « كالتيتانيك ». فكنا نحس اننا بمأمن تام على الجسر... ».

كان جميع الركاب يتصرفون بهدوء. لم تحدث اية بلبلة كتلك التي تتسبب بسقوط العديد من الاموات في حالات الغرق الاخرى وذلك رغم الحادث البسيط والمؤذي الذي وقع بين الركاب واستدعى تدخل الضباط.

بدأت عملية تعبئة الزوارق ثم أطلقت بشكل بطيء بدون ان

تدفع تماما الى البحر لان القبطان علم بوصول مساعدة من « الكارباثيا » التي تبعد ٦٠ ميلا وقد اعلنت انها تصل في أقل من اربع ساعات. ولكن غرق الباخرة كان يزداد مع مرور الدقائق وبخاصة عند جؤجئها في حين كان كوثلها يرتفع. فسرعان ما سيصبح من الصعب دفع الزوارق الى البحر وكان بعضها شبه خال لان عددا من النساء رفضن الابتعاد عن ازواجهن. قالت السيدة « ايزادور شتروس » (Isador Strauss) لزوجها: « اينما تذهب أذهب » فبقيا معا وماتا معا.

وفيما بدأت الزوارق تصل الى الماء راحت مجموعة من الموسيقيين المجتمعين على متن الباخرة تعزف « أقرب اليك يا الهي ». فبدأ بعض الركاب ينشدون معهم فيما انحنى البعض الآخر فوق درابزين الباخرة ليروا للمرة الاخيرة الوجوه التي احبوها والتي تختفي شيئا فشيئا في الظلام. يتكون طاقم الزوارق اساسا من خدام وسائقين وضباط وقد بقي معظم رجال الطاقم على متن السفينة لمساعدة الذين لم يستطيعوا المغادرة.

بعد مرور ساعتين على الاصطدام أمر القبطان « سميث »: « غادروا الباخرة! كل على مسؤوليته ». وبقي هو في قاعدته ولم يره أحد بعد ذلك. وبالرغم من صدور هذا الأمر تابع « فيليب » و « برايد » ارسال النداءات سائلين البواخر التي استجابت ان تسرع. ولكن عندما خفت قدرتها على الارسال صعدا الى الجسر.

اما الركاب الذين صعدوا الى الزوارق فقد شاهدوا الباخرة تغرق. وبقيت هذه الاخيرة التي يبلغ طولها ٢٥٠ مترا والمؤلفة من

اربع مداخن ضخمة تلمع بشكل قوي اذ ان من الممكن ان ترى جليا الاضواء داخل المقصورات والصالات عبر نوافذ الباخرة وشقوقها. ولكن جؤجؤها كان يغرق اكثر فاكثر فيما كوثلها يرتفع. وهكذا بدأت الزاوية التي شكلها سطح البحر مع الباخرة تتسع حتى اصبحت هذه الاخيرة عمودية. فانطفأت الاضواء كلها دفعة واحدة وسمع الغارقون صوت رعد رهيب. انه صوت الآلآت الضخمة التي تحطمت من الجهة الامامية. ثم غرقت الباخرة الكبيرة في البحر حتى غطتها المياه.

وعند حوالي الساعة الرابعة صباحا وصلت الباخرة «كارباثيا» التي اجتازت المياه الخطرة بسرعة ١٧ عقدة بحرية لانجاد «التيتانيك». وعند الساعة الثامنة انقذت كل الزوارق. وصلت مع «الكارباثيا» باخرة «الكاليفورنيا» (California) التي توقفت خلال الليل على بعد ١٥ كلم من «التيتانيك». كما انتقد قبطانها بشدة في ما بعد لانه لم يستجب لنداءات لاستغاثة التي اطلقتها الباخرة المتضررة.

لقد قضى ١٤٠٣ شخصا من اصل ٢٢٠٦ معظمهم من رجال الطاقم والركاب الذكور. ومع ذلك كانت هذه الكارثة درسا هاما لتجنب وقوع حوادث اخرى مماثلة. فقد شكلت الهيئة العالمية لمراقبة الجليد وتم تجديد بعض الانظمة ففرض على البواخر ان تحمل عددا اضافيا من زوارق الانقاذ لنقل كل الركاب الذين على متنها.

هزة أرضية في إيران

مات أكثر من ٣٦ ألف شخص عندما ضربت هزة أرضية في « طاباس » (Tabas) نجا ٢٠٠٠ شخص فقط من أصل ١٣ ألفاً.

شرحت الفتاتان « اليس » و« جاكلين كالفون» (Kalfon) كيف أخبرنا قصصاً وغنتا أغاني لأخيها « أرمان» طوال الوقت الذي أمضوه تحت ركام منازلهم وتم نقلهم فوراً إلى المستشفى حيث مات « أرمان » في الساعات اللاحقة.

كما نقب المنقذون في جبال الأطلس فعثروا على ٦٠٠ جثة وأنقذوا ٢٠٠٠ مشرد. نقلت الطائرات المروحية المارة فوق هذه المنطقة لأن الأرض كانت تنشق أحياناً كفك ضخم « وتبتلع القرويين بالدزينات ».

مثلث برمودا

أقلعت خمس قاذفات « غرومان » (Grumman) تابعة للبحرية الأميركية من قاعدة « فور لودرديل » (Fort Lauderdale) في فلوريدا في ٥ كانون الأول ١٩٤٥ لتقوم بطيران تدريبي. بعد مرور ساعتين على اقلاعها انقطعت كل وسائل الاتصال بها. فأرسلت القاذفة « مارتن » للبحث عنها ولكنها اختفت بدورها بعد مرور عشرين دقيقة على اطلاقها. لم يعثر أبداً على القاذفات وطاقمها المؤلف من ٢٧ رجلاً. وقد عرفت المنطقة التي اختفت فيها بـ « مثلث برمودا ».

الهول في « تشيلي » (Chili)

قتل ٤٠٠٠ شخص عندما ضربت هزة ارضية جنوبي « تشيلي » في ٢١ ايار (مايو) ١٩٦٠ فدمر الجزء الاكبر من مدينة « كونسيبسيون » (Concepcion) للمرة الخامسة في تاريخها وتسبب المد الذي احدثته الهزة الارضية في غرق ١٨٠ شخصا واوقع خسائر فادحة في اليابان على بعد ١٦ الف كلم من « تشيلي ».

في « يوكوهاما » كان المشهد مرعبا كذلك ولكن الخراب كان اقل فظاعة منه في طوكيو التي - وقد سميت « ايدو » (Edo) - بقيت آهلة لمدة تفوق ال ٤٠٠٠ سنة وهي تحتوي على عدد كبير من الكنوز الثقافية. دمرت النيران ١٧ مكتبة من بينها مكتبة البلاط الامبراطوري و١٥١ معبدا « شنتويا » و٦٣٣ معبدا بوذيا والعديد من الحدائق الرائعة التي خلفها فن اليابانيين في اختلاق « جنات نباتية ».

يوكوهاما مرفأ حديث لا يحمل اي اثار قديمة او جذابة ولكنه هام جدا على الصعيد الاقتصادي. ضربته الهزة ثم لفته النيران على الفور. فالهزة الاولى التي هدمت المستشفى الاميركي وعددا كبيرا من المنازل الفخمة من اعلى هضبة « البلاف » (Bluff) قد شوهت كذلك الارصفة وخربت ابنية الجهارك.كما فتحت فجوات في السد وحطمت الجسور ودمرت فندقين كبيرين قاضية على ١٨٠ نزيلا ومصدعة خزانات المحروقات.

الهزة الأرضية في طوكيو (١٩٢٣)

نهار الأحد الواقع في ٢ ايلول (دسمبر) ١٩٢٣ وصلت برقية من « اوساكا » (Osaka) في اليابان بعد مرورها « بشانغاي » (Shanghai) هذا مضمونها: « دمرت امس مدينة يوكوهاما والجزء الأكبر من طوكيو تدميرا كاملا بسبب هزة ارضية عنيفة عقبها عدد من الحرائق وادت الى خسائر بشرية فادحة.

وفي الأيام القليلة التالية لم تبلغ العالم اي تفاصيل عن مستجدات الكارثة بسبب سوء الاتصالات.

ولكن في ٣ ايلول نشر المزيد من المعلومات: « قتل ١٠٠ الف شخص ودمرت ٢٠٠ الف بناية وكذلك الشارع الرئيسي في طوكيو الذي توجد فيه كل دوائر العمل الرسمية واغلبية الوزارات. كما هدم معمل كهرباء قاضيا على ٦٠٠ شخص وانفجر مستودع الأسلحة في طوكيو. اما جهاز نقل المياه، فقد دمر تدميرا كاملا وحرقت مستودعات الأغذية. وما زالت النيران هائجة ».

وفي ٤ ايلول: « ارتفع عدد الضحايا الى ١٥٠ الف قتيل ودمرت المحطة، وانهار اطول نفق في اليابان في مدينة « ساساكو » (Sasako) فسقط فوق قطار للركاب. اما بحيرة « سوميدا » (Sumida) فقد خرجت عن مجراها متسببة في غرق المئات ممن كانوا على ضفافها. كما اختفت كل الجسور وكذلك المدارس والمستشفيات والمصانع. وشطب عن الخارطة مركز الاصطياف

« سغامي باي » (٣٠ كلم جنوبي - غربي طوكيو) ».

وفي ٥ ايلول: « ادى خروج العديد من القطارات عن سكاتها الى خسائر فادحة في الأرواح. واجتاحت « سغامي باي » موجات من مد البحر بلغ طولها ١٢ مترا. كما انفجرت خزانات المحروقات في يوكوهاما. وقتل ٤٠ الف شخص عندما شب حريق في احدى حدائق طوكيو بسبب اعصار ناري. وقتل كذلك ١٦٠٠ شخص بعد ان سحقوا، ثم احترقوا اثر انهيار معمل القطن « فوجي » (Fuji) ومعه المستشفى الأميركي في يوكوهاما المبني على جرف.

كان الكونت « ياماموتو » (Yamamoto) الذي عين مؤخرا رئيسا للوزراء يحاول تشكيل وزارته في نادي طوكيو البحري عندما زلزلت الارض تحت أرجلهم فقتل عشرون من زملائه وشرد ٥٠٠ الف شخص، بينهم العديد من الجرحى. لم يعرف عدد القتلى الذين سقطوا في بلد يبلغ عدد سكانه ثلاثة ملايين. كما افرج عن ١٥٠٠ معتقل في سجن « ايشيغايا » (Ichigaya) في طوكيو عندما هددت البلاد بالدمار وفر بعضهم الى سجون اخرى. حصل في تلك الفترة عدد كبير من اعمال السرقة والنهب والاغتصاب والقتل غير المبرر، اتهم بها المهاجرون الكوريون فأعدم مئات منهم بدون محاكمة قانونية واعلنت الأحكام العرفية.

في ٦ ايلول أعلنت صحيفة « التايمز » (TIMES) من لندن ان يوكوهاما قد « شطبت عن الخارطة » وبقي في طوكيو مليون و ٥٠٠ الف مشرد. « قال مراسل الصحيفة: اشياء كثيرة تقال عن

هذه الكارثة فلا نعلم من اين نبدأ » .

بدأت الحادثة المرعبة نهار السبت عند الساعة الحادية عشرة و ٥٠ دقيقة وكان ذلك الصباح مشمسا عندما حدثت الهزة الاولى - وكانت الأعنف منذ ٧٠ عاما - فضربت طوكية ومرفأ يوكوهاما الواقع عند خليج طوكيو على بعد ١٣ كلم جنوبي - غربي العاصمة .

ان جزر اليابان الواقعة في الحزام الزلزالي جنوبي - غربي آسيا او الحزام الناري في المحيط الهادي تطل على عمق البحر في « توسكارورا » (Tuscarora). وبما انها تتعرض للعديد من الهزات كل سنة تم اعتماد طريقة معينة للبناء . ففي عام ١٩٢٣ وجدت في داخل طوكيو ابنية مصنوعة من الباطون على الطريقة الغربية ولكن المدينة بشكل عام بدت وكأنها قرية ضخمة تتداخل شوارعها الضيقة والملتوية بين المنازل الصغيرة والمتلاصقة والمبنية على الطريقة التقليدية والمصنوعة من الخشب الخفيف والورق والقش. لم تكن عارضات هذه المنازل مسمرة بل مجمعة على شكل ذنب السنونوة ليتمكن السكان من تفكيكها عند حصول هزات عنيفة .

ولكن في عام ١٩٢٣ كان من المستحيل تجنب الكارثة. ففي طوكيو كانت الهزة الاولى عنيفة جدا وكذلك الهزتان التاليتان فدمرت الأبنية الحديثة وباتت الارض متموجة تغطيها كومات عالية من الركام. وانشقت الطرق عن فجوات ضخمة ابتلعت الناس وحتى الحافلات الكهربائية قبل ان تنغلق عليها جميعها كالكابوس. اما الخطوط الهاتفية والاسلاك الكهربائية فقد سقطت

على الارض وكان كل من يدوسها يموت مصعوقا بالكهرباء. وهكذا قضى كل ركاب الحافلات. وعثر عليهم جثثا هامدة في الوضعية التي كانوا عليها لحظة سقوط الأسلاك فوق الحافلة فاحدى المسافرات مثلا كانت تمد يدها وهي تحمل قطعة نقدية وكأنها تتهيأ لتدفع كلفة مشوارها.

لم تكن الهزة القاتل الرئيسي لان النيران الناتجة عن تقطع قنوات الغاز قضت على العديد من الاشخاص. وقد دفع الهواء القوي ألسنة النيران التي سرعان ما هددت المدينة بأسرها. وحاولت حشود من السكان المذعورين اللجوء الى الحدائق الكبيرة المحيطة بالقصر الامبراطوري فيما قفز البعض الى المساقي وقبعوا فيها ساعات عديدة ولكنهم ماتوا موتا شنيعا اذ تفحمت رؤوسهم الى حد انه بات من المستحيل التعرف اليهم مع ان اجسادهم بقيت على حالها. وكان لاحدى النساء الحظ الأوفر اذ بقيت يوما كاملا في الماء التي غطتها حتى عنقها وكان طفلها على ظهرها فعاش كلاهما. في حين مات عدد كبير ممن لجأوا الى الحدائق اذ لفتهم كتل النيران كالاعصار ورفعتهم في الهواء قبل ان تطرحهم على الارض من جديد فسقطوا جثثا مفحمة.

في الساعات الاولى كان الناس يحاولون الصمود. فقد كان عدد كبير من الجنود والمهندسين العسكريين والمؤن في طريقهم اليهم ولكن ذلك كله يستغرق مزيدا من الوقت. في هذه الاثناء كان من المستحيل ايقاف الحريق حتى عن طريق تفجير الابنية لمنع انتشار النار. ومساء السبت كانت السماء قرمزية اللون وكأنها

تشتعل بدورها وكانت جماعات من السكان الحزانى تبحث عن مكان تلتقط فيه انفاسها وهي تجر خلفها ما استطاعت ان تنقذه من أمتعة. وكانت جماعات اخرى تطوف في الاحياء وتحمل اوراقا «خربشت» عليها اسماء اطفال او اهل او اصدقاء غابوا عنها. كانوا يظهرون هذه الاوراق للمارة بدون ان يتلفظوا بأية كلمة لشدة تأثرهم. وفي الليلة التالية اي مساء الاحد وعندما بدأ الحريق يخف بسبب انحسار اللهب تابع الناس تنقيبهم حاملين مصابيح ورقية صغيرة تمتد في نهايتها عصا طويلة تغطيها قطعة قماش لتقيهم من الغبار الابيض الذي تذريه الرياح فوق الانقاض.

عندما وقعت الهزتان التاليتان هرع السكان المذعورون الى البحر علهم يجدون الامان على متن زوارق صغيرة ولكنهم رأوا جدارا محترقا يتقدم باتجاههم فوق المياه. فاحترق كثيرون فيما حاول آخرون التجذيف بقوة باتجاه سفينة «الامبريس اوف استراليا» (Empress of Australia) التي قام القاطرون بابعادها عن الرصيف فلجأ ١٢ الف شخص الى المركب للاحتماء ومات ٢١ الف شخص في يوكوهاما ذلك اليوم.

قدر العدد النهائي للضحايا في المدينتين بـ ١٥٠ الف قتيل و ١٠٠ الف جريح في حالة خطرة. وباستثناء الابنية الضخمة التي صمدت دمر ٧٠٠ الف منزل صغير. لم يحاول احد تقدير قيمة الخسائر مع ان الناجين والجيش كانوا متيقظين جدا.

في البداية لم تتوفر الا قبضة أو حفنة من الارز يوميا لكل شخص. ذكر احد الصحافيين ان رجلا غنيا جدا عبر له عن

فرحه الشديد لحصوله على هذه الكمية القليلة. ولكن المؤن بدأت تصل من المقاطعات الاخرى. وبانتظار اصلاح الخطوط الهاتفية وضع الجيش نظام «حمام الزاجل» لابلاغ الخارج بالحاجات المحلية. وقد ابعد العديد ممن كانوا بدون ملاجىء وصنعت خيمات للذين بقوا.

وفي خلال ايام قليلة تم اصلاح بعض قنوات المياه. وبعد اسابيع قليلة - وبمساعدة الحكومة - فتحت المخازن الصغرى ابوابها. كما وصلت مساعدات ضخمة من بلدان مختلفة منها بريطانيا العظمى والولايات المتحدة شملت مالا وعتادا وفرقا صحية.

وفي خلال سبع سنوات اعيد اعمار طوكيو ويوكوهاما. وفي عام ١٩٣٠ اصبحتا مدينتين جديدتين لا تحملان اي اثار للخراب.

واليوم وبعد ان انتشلت العاصمة ومرفؤها مرة جديدة من ركامها كطائر «الفينيكس» (Phenix) باتا جزءا من حزام عمراني وصناعي متواصل يتجمع فيه العدد الاكبر من سكان اليابان. يقول الخبراء انه لا توجد وسائل موثوقة لمكافحة اثار الهزات الارضية وربما لن تكتشف ابدا.

الفيضان يغمر منجماً للذهب

قضى ١٥٢ رجلاً عندما غمر الفيضان منجماً للذهب في «ويتوتيرزراند» (Witwatersrand) في جنوبي افريقيا.

المنطادان «R101» والـ« هيندنبيرغ » (Hindenburg)

ان صناعة المناطيد هي على الارجح الصناعة الوحيدة التي تموت بسبب الكوارث مع انها لم تتعرض الا لحادثتين - مع الـ«R101» « هيندنبيرغ » (Hindenburg) ولم توقعا معا سوى ١٠٠ ضحية. وقد حصلت كوارث عديدة اخرى في البر والبحر والجو وكانت اعظم منها ولكن لم تتمكن اي منها من توقيف العمل بهذه القوة. لا تعود جذور هذا الخطر الى المناطيد بحد ذاتها بل الى صناعتها وتكنولوجيتها العطوب التي ترتكز على قرارات سياسية.

لم تكن هذه الصناعة انجازا جديدا. فالمنطاد المغلف بكيس غاز صلب هو تطوير للمنطاد الصغير المغلف بكيس غاز صلب جزئيا والذي ينحدر بدوره من المنطاد العادي. وقد كان الفرنسيون يستعملون المناطيد الموجهة منذ اكثر من ٢٠٠ عام لتكون في ايام الحرب بمثابة ابراج مراقبة فعالة جدا ولكنها تخضع الى حد بعيد لرحمة الرياح فيصبح من الضروري تركيب كيس غاز كبير يدفعه مولد لتكون هذه المناطيد فعالة تكتيكيا.

ان المنطاد الاول الذي نجح فعلا هو الذي صنعه الفرنسي « هـ.جيفار » (H.Giffard) وكان يعمل على البخار ويمكن ان تصل سرعته الى ٨ كيلومترات في الساعة وبدون هواء. وفي عام ١٨٨٤ انطلقت في الفضاء آلة اكثر فعالية وتعمل على الكهرباء هي « لا فرانس » (La France). ومنذ ذلك التاريخ بدأ التطور. فبين عام ١٩١٠ والحرب العالمية الاولى اعتبر الالماني « زيبلين » (Zeppelin)

رائد الرحلات الجوية وكان ينقل ما لا يحصى من المسافرين على مسافات طويلة.

صنعت بريطانيا بعض المناطيد الصلبة جزئيا (انفجر اول جهاز صلب « الميفلوير » (The Maylower) في اثناء رحلة تدشينية) مع ان الالمانيين والفرنسيين هم الذين اطلقوا هذا التطور. ومع بداية الحرب العالمية الاولى برز نجاح مناطيد « زيبلين » في مجال الغارات الجوية ظهرت كذلك نقاط ضعفها (وبخاصة استعمال الايدروجين وقد رفضت الولايات المتحدة تصدير الايليوم الذي لا يلتهب). بدأ البريطانيون يعملون جديا على صنع مناطيد صلبة بعد ان نقلوا الخرائط الاساسية عن « زيبلين » الذي اضطر الى الهبوط في عام ١٩١٦. في هذه الاثناء ازداد استعمال المناطيد الصغيرة الصلبة جزئيا كابراج مراقبة وبخاصة لرصد الغواصات. ومع نهاية الحرب ازدهرت صناعة المناطيد.

وفي عام ١٩١٩ صنع البريطانيون منطادين صلبين هما الـ«R33» و«R34». ومنعت المانيا المهزومة من صنع مناطيد « زيبلين » اخرى حتى عام ١٩٢٦ ولكنها مع ذلك لم تتوقف عن دراسة تحسينات مصطنعة.

ثم وقعت الكارثتان تفصل بينهما مدة سبعة اشهر وقد هددتا بتوقف بناء المناطيد في سائر دول العالم. وفي عام ١٩٣٠ دمر المنطاد البريطاني «R101» (٤٧ قتيلا) عقبه عام ١٩٣٧ تدمير الـ(Hindenburg) (٣٦ قتيلا) وهو معروف اكثر من الاول. حافظت المانيا على الـ«Graf Zeppelin» لمدة سنة اضافية ولكن

الحرب العالمية الثانية اقتربت وكان من البديهي ان يتصارع على « سيادة » الجو من هم اثقل من الجو واسرع منه واكثر طواعية اعني بهم القاذفات التي يكبر حجمها لتتمكن من نقل فرق الجنود فتشكل بالتالي نواة الطيران المدني في المستقبل.

يحب بعض الناس استعمال المناطيد لنقل حمولات ضخمة وبسرعة محدودة ومع ذلك يعتبر معظمهم ان عهد « اكياس الغاز » قد ولى. بدأت هذه الصناعة تزول بعد كارثة الـ«R101» يليها اهمال المنطاد «R100» وهو افضل من الاول.

وفي عام ١٩٢٤ قررت الحكومة البريطانية التوقف عن صنع المناطيد لمجرد المتعة والشروع في صناعة جديدة لها بدءا بالـ«R100» والـ«R101 على ان تصنع الـ«R100» « شركة ضمانة المناطيد » وهي احد فروع « الفايكرز » (Vickers) في مدينة « هاودين » (Howden) في « اليوركشاير » (Yorkshire) في حين تصنع الـ«R101» وزارة الملاحة الجوية نفسها في مدينة « كاردينغتون » (Cardington) في « البيدفوردشاير »(Bedfordshire). كان بانو الـ«R100» بحاجة الى المال لا الخبرة. وكان العديد من العلماء الذين وظفتهم الشركة يتمتعون بشهرة عالمية.

كانت الوزارة من جهتها تعاني نقصا في المصممين الموهوبين لان العاملين لديها ماتوا في الحرب. كما تعاني ايضا الاهتمام المتزايد الذي توليها اياه الصحافة. وبما ان المشروع يرتبط باموال المكلفين كانت تضطر الى نشر كل مرحلة من مراحله. وهكذا يبدو كل خطأ صغير وكأنه مصيبة كبيرة في حين كان بامكان

« شركة ضمانة المناطيد » ان تصحح اخطاءها بدراية تامة مثلا: عندما كانت الصحافة تتحدث عن الديزل الثقيل الذي تستعمله الوزارة استبدلت « شركة ضمانة المناطيد » - بهدوء - هذه المحركات بآلات خفيفة تعمل على الوقود.

ان المشاكل والمباحثات التقنية والسياسية قد خففت سرعة الـ«R101» من ١٦ كلم الى ١١ كلم في الساعة وجعلته عاجزا عن نقل اكثر من نصف الحمولة التي ينقلها الـ«R100». وفي صيف ١٩٣٠ توجه المنطاد الى « القاعة الجوية » في « هندون » (Hendon) ليعجب به الناس ولكن الخبراء وحدهم كانوا يعرفون انه يفقد الغاز ولا يستطيع العودة الى « كاردنغتون » الا اذا افرغ كمية كبيرة من حمولته. في هذا الوقت بالذات اتخذت قرارات قاطعة وسخيفة الى حد بعيد. فعوضا عن تخفيف الحمولة على مراحل تقرر زيادتها بتقسيم المنطاد الى اثنين فيطول بواسطة عارضات خشبية وتضاف خزانات جديدة للايدروجين مما يسمح له مبدئيا بالارتفاع بسهولة.

في هذه الأثناء قام الـ«R100» برحلة ناجحة جدا الى كندا. فاعلن وزير المواصلات الجوية اللورد « تومسن » - مغتاظا - ان الـ«R101» سيتوجه الى الهند مرورا بمصر في ٤ تشرين الاول. عند ذلك سيكون المنطاد جاهزا. فعليه ان يذهب ويعود بسرعة قبل ان يعرض امام الناس. لم يعرف احد ما اذا كان الجميع يشاركون « اللورد تومسن » فرحته.

غادر الـ«R101» - الذي لم يجرب - سارية الارساء في

« كاردنغتون » في التاريخ المحدد وعلى متنه ٥٤ شخصا ستة منهم فقط كانوا من المسافرين. في هذه الايام التي يشتهر فيها البلاستيك يصعب التصور بان المناطيد المصنوعة من « الدور المنيوم » (Duraluminium) مؤلفة من ١٧ كيسا من الايدروجين المجهز انطلاقا من اغشية امعاء العجول والثابت في مكانه بواسطة مئات الكبلات. كما وضعت صمامات اضافية لضبط الغاز بشكل افضل ولكنه كان يتسرب عند اي اضطراب.

وبالرغم من كل الجهود الآيلة الى تخفيف حمولة المنطاد لم يحدد وزن متاع الركاب. فكانت اغراض « اللورد تومسن » وحدها تساوي زنة ٢٤ شخصا. تشمل حمولة المنطاد أواني فضية واخرى تحتوي على النخيل و ٢٠٠ قطعة من موكيت « اكسمينستر » (Axminster) كما حملت كميات ضخمة من الاغذية والمشروبات لان الوزير كان ينوي اقامة مأدبة كبرى في سماء الاسكندرية على شرف الوجهاء المصريين وغيرهم من المدعوين المرموقين. وبما ان تعبئة الخزانات في اثناء الوليمة ليست امرا عمليا (منع التدخين الخ...) فقد اضيفت الى الخزانات تسعة اطنان من المازوت.

في هذه الظروف لا يستغرب ان تجد الـ«R101» صعوبة كبيرة في الاقلاع ذلك المساء. وفي وقت لاحق قالت احدى مواطنات « هيتشين » (Hitchin) لصحيفة « الديلي اكسبريس » (Daily Express) انها خرجت من منزلها ووجدته مضاء « بنور شعلة رهيبة حمراء وخضراء... وكان الـ«R101» يتقدم باتجاه منزلنا... فمر امام الاشجار المغروسة عند مدخل المنزل تفصله

عنها سنتيمترات قليلة... وعندما رأيناه يبتعد انتابنا خوف شديد من مفعوله الرجعي».

وبعد مرور ساعات قليلة اعلن مطار «بورجيه» (Bourget) ان المنطاد موجود على بعد كلم واحد شمالي «بوفيه» (Beauvais). وحوالي الساعة الثانية وسبع دقائق صباحا توقف الـ«R101» ليرد على رسائل الاذاعة. وفي الثانية وثماني دقائق استيقظ القرويون مذعورين لشدة الضجيج. فكانت الكارثة. وقد بث جهاز «بورجيه» الرسالة التالية: «احترق الـ«G-FAAW» بالفعل احترق الـ«G-FAAW» والـ«R101» لانهما عجزا عن تفادي تلة منخفضة قرب «بوفيه». انتهى كل شيء في خلال دقائق معدودة. وبما ان الركاب ورجال الطاقم كانوا نياماً لم ينج سوى سبعة منهم.

لا يعرف احد بالضبط لماذا اصطدم الـ«R101» بالارض. فلربما ثقب كيس الغاز الاساسي او كيس الايدروجين او ان المنطاد عجز عن الارتفاع مسافة اعلى. ولكن مهما كانت الاسباب فما حصل يدل على اخفاق المساهمة البريطانية في مجال تطوير المناطيد. وقد منع الـ«R100» من الطيران ريثما يرسل الى التحطيم. انها نهاية هذه الصناعة ولو بشكل جزئي. ولكن تابع الالمانيون ابحاثهم. وفي عام ١٩٣٦ استكملوا صنع «الهيندنبيرغ» الذي أضيف الى اسطولهم الذي يشمل «الغراف زيبلين» (Graf Zeppelin). انه من اكبر المناطيد التي بنيت الذي يبلغ طوله ٢٥٠ م. وتعود قوته الى وجود اربعة مولدات ديزيل «ديملير» (Daimler) رائعة تقوم بتحريك المراوح داخل سلات منفصلة وتحت بدن

الطائرة الذي يحتوي على الغاز. وكما في سائر المناطيد يحفظ هذا الغاز في مجموعة من الاكياس او الخانات المنفصلة تكون في ايامنا هذه مغلقة باحكام ولكن في عام ١٩٣٧ كان من المتوقع حصول تسربات بسيطة.

ان هذه التسربات تجر معها خطر الحريق ولكن المهندسين اتقنوا جناح الركاب اذ جهزوه بـ٢٥ مقصورة في كل واحدة منها سريران وغرفة طعام واسعة وصالة استقبال وقاعة للمطالعة. كل ذلك حتى لا يتسرب الايدروجين بأي طريقة. كانت غرفة التدخين بدورها موصدة باحكام بواسطة بابها المزدوج وضغطها الذي يفوق الضغط الخارجي كي لا يتسرب الغاز الى الداخل. هنا كان بامكان الركاب ان يدخنوا بحرية. وكانت القداحات مثبتة على الطاولات حتى لا ينتشلها احد الى مقصورته.

ويوجد كذلك على متن هذا المنطاد بيانو صغير مصنوع من الالمنيوم وجسور للتنزه من كل جانب بحيث يصبح من الممكن التمتع بالمنظر الطبيعي من خلال الشبابيك الزجاجية المنحنية.

قام «الهيندنبيرغ» برحلات عديدة الى الولايات المتحدة والبرازيل بين عامي ١٩٣٦ و١٩٣٧. وفي ايار ١٩٣٧ كان من المتوقع ان يتوجه من «فرانكفورت» الى آخر الحدود الاميركية عند مطار «ليكهيرست» (Lakehurst). انه الروتين نفسه. لم يتحطم اي منطاد الماني. فمنذ بداية عام ١٩١٠ نقل العديد من المسافرين بكل امان.

ارتفع «الهيندنبيرغ» بهدوء في سماء «فرانكفورت» مساء

الثالث من ايار. وكانت اغلبية المقصورات محتلة مع ان المنطاد كان مليئا بالركاب عند عودته من الرحلة. فكان على متنه ٩٦ شخصا منهم ٣٦ مسافرا. وقد كان من المتوقع وصوله في الثامنة من صباح السادس من ايار ولكن القبطان «ماكس براس» (Max Pruss) لاحظ ان هبوب رياح قوية معاكسة سيغير التوقيت.

حلق «الهيندنيبيغ» فوق نيويورك عند الساعة الثالثة والنصف من بعد ظهر السادس من ايار ومر فوق مبنى «الامباير ستيت بولدينغ» (Empire State Building) وهذه عادة قديمة تهدف الى نشر دعاوة المانيا ومنطاداتها الكبيرة وإلى منح الركاب فرصة التمتع بمنظر المدينة الرائع. ولكن بسبب التأخير الذي طرأ خلال الرحلة لم يبق في مطار «ليكهيرست» سوى قليل من الناس هم اصحاب الركاب او اهاليهم. وقد امتنعت معظم الصحف عن ارسال مراسليها في حين قامت اذاعة واحدة بارسال معلقها «هيرب موريسون» (Herb Horrison) ومعه آلة تسجيل سهلة الحمل.

انطلقت الشعلة الاولى وتبدل صوت «موريسون» من اللهجة المهمومة الى اللهجة الهستيرية. «انه يشتعل ويرسل ومضات! انه يرسل ومضات! ومضات رهيبة! ان الشعلات النارية تتلفه!»

ان الاشخاص الذين كانوا على متن المنطاد هم آخر من لاحظ الكارثة ولم يعرف احد ما الذي اشعل الحريق. وباعجوبة لم يمت سوى ٣٦ شخصا من اصل ٩٦ آخرين عندما كانت ملايين من الامتار المربعة فوق رؤوسهم تشهد تراقص الايدورجين المتأجج.

يعود الفضل في ذلك الى الضباط ورجال مطار « اليكهيرست » الذين خاطروا بحياتهم في سبيل انقاذ الركاب وأعضاء الطاقم المصروعين والمجروحين واخراجهم من هذا الجحيم.

وهكذا انتهت الايام الحلوة ايام الرحلات على متن المناطيد لأن الجميع وحتى البريطانيين الذين ساروا باهتمام على خطى الالمانيين قد فقدوا الامل في ان تكون هذه الاجرام السماوية يوما ما امينة وفعالة. وثمة اعتبارات اخرى طبعا فلا يعقل ان تختفي صناعة معينة لمجرد سقوط عدد ضئيل من الضحايا فاذا درست الحادثة من منظار مختلف قد تستوعب ربما بشكل افضل. لم تكن مناطيد « زيبلين » آلآت حربية ومع ذلك استمرت صناعة مناطيد المراقبة والصلبة جزئيا وكان الاهتمام مركزا على المطاردات والقاذفات.

وثمة امكانية عودة الى استخدام المناطيد لنقل الحمولات الثقيلة. فيمكن للمنطاد ان يسافر بدون ان يأخذ بعين الاعتبار نوعية الارض او جود الماء. وعلى المدى البعيد ستتقرر الاشياء كلها من منظار اقتصادي. فعلى المنطاد ان يأتي بفوائد معينة اذا اراد ان يستمر او على الاقل ان يوجد من جديد.

انفجار غبار الفحم

وقعت أكبر كارثة منجمية في التاريخ في ٢٦ نيسان ١٩٤٢ عندما قضى ١٥٧٢ رجلاً في انفجار غبار الفحم في منجم « هونكايو » في الصين.

«المورو كاستيل» (١٩٣٤) (Le Morro Castie)

« المورو كاستيل » هو اسطول يتألف من ١١ ألفاً و ٥٢٠ برميلا. انه فخر شركة النقل « وارد لاين اوف اميركا » (Ward Line of America). اسطول لائق وفخم مؤثث ومجهز بطريقة رائعة. صنع منذ اربع سنوات فقط وكان الهدف الاساسي من صناعته التنقل بين نيويورك و « لاهافان » ولكنه تحول الى سفينة تقوم برحلات بحرية شعبية جدا لمن يحتاجون الى الشمس والبحر والاسترخاء ومن يهربون من تشدد قانون تحريم الخمر. فلا توجد على متنها تلك الكحول المغشوشة والمصنعة بسرعة في المراقي بل كحول وخمور ومشروبات روحية اصيلة ومستوردة. فكما قال بعض رواد هذه الرحلات « انها رحلات رائعة ».

اعتبرت الليلة السابقة لارساء الاسطول الليلة الاروع والاصخب اذ حاول الجميع لاستفادة قدر الامكان من حرية الشرب بارتياح قبل ان يرسو في نيويورك عند الثامنة من الصباح التالي.

ان الغاء قانون تحريم الخمور الذي صدر السنة الماضية لم يغير شيئا فقد اصبحت الليلة الاخيرة على متن « المورو كاستيل » - تقليديا - فرصة للاسترخاء. استمر الوضع على حاله حتى ليلة الجمعة السابع من ايلول ١٩٣٤ : وصلت حشود من الركاب الى غرفة الطعام بعد تناولها كأسا اخيره مع الاصدقاء. كان الجو مريحا جدا والطعام نادرا ولكن على مائدة القبطان التي جلس إليها المدعوون المرموقون كانت الوجوه مقطبة وعليها ملامح

الاستياء: الى اين ذهب القبطان «روبير ويلموت» (Robert Willmott). وفيما كانوا يتساءلون عن ضرورة انتظاره او لا وصل خادم الغرف حاملاً اعتذار القبطان: «انه مشغول جدا الآن ولا يستطيع المجيء». ولكن في الواقع مات القبطان المحترم وهو من اصل انكليزي بعد تعرضه لنوبة قلبية فوجده الضابط الثاني «وليم ورمز» (William Warms) ميتا في مقصورته مرتديا قسما من ثيابه وملقى على المغطس.

بدأت الشائعات التي لا مفر منها تنتشر. ولوضع حد لها أعلن «ورمز» ـ الذي تسلم القيادة ـ ما حدث. أوقف هذا الحادث المؤسف الاحتفالات فنزلت الفرقة الموسيقية عن منصتها وخففت الانوار وغادر الركاب الصالات. حكي في ما بعد ان بعضهم نظم سهرات داخل مقصورته فيما نقل البعض الآخر الى فراشه في حالة غيبوبة كما صرف بعض اعضاء الطاقم بسبب سكرهم.

وقف «ورمز» على الجسر يحدق في الليل وهو يعي تماما مسؤولياته الجديدة. هبت رياح قوية شمالية ـ شرقية وغطت مياه الشتاء الجسر واضاء البرق الغيوم السوداء الكثيفة. وعند الساعة الثانية صباحا غيرت السفينة رحلتها فتوجهت الى منارة «امبروز» (Ambrose) ومرفأ نيويورك فارتاح «ورمز». وفي غضون ست ساعات تكون السفينة قد رست على الرصيف ١٣ فتكون نهاية هذه المحنة.

فجأة وصل تقرير الى الجسر. فقد لمح احد الحراس الليليين دخانا يتصاعد من مجرى التهوية. ارسل ضابط للتحقق وعاد

شاحبا ومنزعجا. بدأ الحريق يجتاح المكتبة. عندما فتح الخادم احدى الخزانات انتصب امامه جدار صفيق من ألسنة اللهب فأسرع الى احدى رافعات جهاز مكافحة الحريق وسحبه بكل قوته ولكن دون جدوى. فمنذ هذه اللحظة باتت السفينة مهددة.

وفيما اطلقت صفارة الانذار ارتفعت سحابة من الدخان والنار فوق الطبقات العليا للسفينة ثم سقطت الشرارات النارية والرماد على الجسور. وقد عجز معظم اعضاء الطاقم عن مواجهة هذا الوضع. فان عددا كبيرا من الخدام لا يعملون على متن الباخرة الا لأنهم يجدون الحياة سهلة بهذه الطريقة وكان بعضهم يقوم بعمليات تهريب «لتذوير» معاشات آخر الشهر - وهم لا يفكرون الا بأنفسهم. وعلى متن زوارق الانقاذ الستة الاولى التي تتسع لـ ٤٠٠ راكب وتتجه نحو «سبرينغ ليك» (Spring Lake) في «نيوجيرسي» بلغ عدد اعضاء الطاقم ٨٠ رجلا من اصل ٨٦ غريقا من بين هؤلاء الرجال الميكانيكي الاول في السفينة «ايبين ابوت» (Eben Abbott) الذي، بدل ان يتأكد من ان المضخات تعمل بشكل صحيح - وهذا واجبه - فر الى اول زورق انقاذ.

اما الضباط والبحارة ذوو الخبرة الذين بقوا داخل الباخرة فقد احسوا ان الساعات اللاحقة ستكون كابوسا رهيبا. واعترى الخوف الشديد الركاب الذين رفضوا الانصياع والصعود الى الزوارق. اخبر احد البحارة في وقت لاحق: «رفضوا الذهاب فتباحثنا معهم في الوضع ورجوناهم. ثم حاول معظمهم التقدم باتجاه الجسر الاسفل. اضطررنا أخيرا الى تركهم وقد بدأت ألسنة اللهب

والرماد المترسّب تحرق حبال السفينة... فحذرت الركاب من ضرورة تحمل شيء من الشياط على وجوههم ريثما يصلون الى الزوارق ولكن يبدو انهم لم يفهموا فابتعدنا بسرعة كي لا نحترق احياء ».

ولكن لما انطلقت الزوارق في عرض البحر بقي الركاب الخائفون وحدهم وكانوا مرعوبين: الرجال والنساء والاولاد يتدافعون على الجسور بعضهم يرتدي ثياب النوم والبعض الآخر لباس السهرة ومن النساء من تزينت بالحلى التي راحت تبرق تحت لهيب الشعلات النارية. وعندما اقتربت النيران تعانق الجميع ولكن عندما بدأت الفقاقيع تتكون تحت تأثير الحرارة وتظهر بين دفات الجسر قفزوا من على متن السفينة وهم يطلقون صراخا رهيبا.

وبعد وقت قصير سارع الركاب الى البحر الذي تنيره شعلات الحريق فمنهم من تمسك بالحطام ومنهم من تمسك بالمنصات الراسية في البحر. ثم مر زورق يحمل ثمانية رجال من الطاقم امام مجموعة من الرجال والنساء يستغيثون. فحاولوا التمسك بكفة السفينة ولكن الزورق تابع سيره واختفى في ظلام الليل. وهكذا مات ٩٠ راكبا من اصل ٣١٨ و ٤٤ رجلا من الطاقم من اصل ٢٣١.

كان « جورج روجرز » (George Rogers) مدير الجهاز الاذاعي يقف يائساً امام جهازه ينتظر عودة مساعده الاول « جورج الاغنا » (George Alagna) اذ ارسله الى الطبقة العليا ليطلب اذنا باطلاق صفارة الانذار. فوضع على وجهه منشفة رطبة ورأى ان الرسوم

التي على الجدران قد تشققت تحت تأثير الحرارة واحترقت احدى الستائر فسقطت واشعلت احد المقاعد. عاد « الاغنا » حاملاً جوابا سلبيا فارسله من جديد. واخيرا عاد « لاغنا » ومعه الاذن وقال: « حسنا ايها القائد باشروا باطلاق الانذار ».

حصل ذلك بعد مرور نصف ساعة على اندلاع الحريق. فان وقتا ثمينا قد هدر. بدأ « روجرز » باطلاق نداء الاستغاثة: « SOS.SOS.KGOV على بعـــد ٢٠ الف كلم جنـــوبي منـــارة اسكتلندا ». وفيما كان يردد نداءه وقع انفجار في المقصورة (بعد فرقعة البطاريات) فامتلأت الغرفة ببخار الحامض الكبريتيكي. تمكن « روجرز » من وصل جهاز الاغاثة وتابع مهمته وهو يسعل ويبصق: « النجدة. على بعد ٢٠ الف كلم جنوبي منارة اسكتلندا. لا يستطيع ان يعمل مدة اطول. النار تلتهم الاذاعة. نطلب نجدة فورية ».

ولكن انفجارا آخر منعه من المتابعة ومع ذلك تلقى الرسالة عدد من السفن الراسية قرب « المورو كاستيل ». وعند بزوغ الفجر رأى البحارون سفن « المونارش اوف بيرمودا » (Monarch of Bermuda) و « السيتي اوف سفـــانــا » (City of Savannah) و « الانـدريـا ف لـوكنبيـك » (Andrea F Luckenbach) وسفـن اخرى لبت النداء. وكانت « المونارش اوف بيرمودا » اقرب سفينـة منهم ورأى قبطانها « عددا كبيرا من الرجال على جسر كوثل سفينة « المورو كاستيل » معلقين على الدرابزين يطلقون صرخات استغاثة ». ورأى كذلك ـ هو وطاقمه ـ مشهدا مروعا: فقد

حاول عدد كبير من ركاب «المورو كاستيل» المحتجزين في مقصوراتهم ان يفروا عن طريق الانزلاق من نوافذ السفينة. ولكن هذه الاخيرة كانت ضيقة جدا فحاصرتهم النيران وماتوا حرقا. اخبر احد ركاب «المونارش اوف بيرمود». «لن انسى ابدا شبح الألم المبرح المرسوم على وجوه هؤلاء الناس المحاصرين على نوافذ السفينة. كما رأينا على الجسر شابا ومعه زوجته وقد أغمي عليها بين ذراعيه ثم تسربت من احد الجدران ألسنة نارية والتهمتها ثم وجدنا رجلا آخر يرتدي ثياب النوم ويحترق كالمشعل...».

وعند الظهر سكنت كل حركة على السفينة ما عدا في الجهة الامامية حيث يقف «ورمز» وجماعة من رجاله. اقترب منهم قطاع من الخفارة «التامبا» (Tampa) واراد ان يقلهم ولكن «ورمز» رفض واجاب ان سفينته ما زالت تعوم. تكرر العرض مرارا ولكن «ورمز» كان يعلن في كل مرة: «لا اذهب قبل ان يقطر «المورو كاستيل»».

كانت السفينة مربوطة بمرساة مبللة تمنعها من الاصطدام بالسفن الآتية الى نجدتها. فكان لا بد من رفعها حتى يقطر «المورو كاستيل» وقد اصبح ذلك مستحيلا لان الناجين لا يملكون اي قدرة على تحريك الملفاف. ولحسن الحظ كان اثنان من رجال «ورمز» يحملان مناشير معدنية في جيوبهما. ففي خلال خمس دقائق نشرا حبل المرساة الذي يبلغ قطره ٧سم وحررا اخيرا السفينة. وعندما اشتدت العاصفة امسكا بالقلس ولكنه سرعان ما انقطع.

فأبعد اعضاء الطاقم الـ ١٤ الواحد تلو الآخر ومعهم ساع في الرابعة عشرة من عمره ثم لحق بهم « ورمز » بعد ان هدد قبطان « التامبا » بأنه سيأتي ويأخذه اذا بقي على تصلبه. ارسل قلس آخر وقطرت السفينة من جديد. في البداية سارت الامور على ما يرام اذ انطلق القطاع في المقدمة وسارت وراءه سفينة مرشدة لتؤدي دور الدفة. ولكن بعد ان انقطع القلسان أفلت « المورو كاستيل » الذي انحرف باتجاه الشاطىء وبقي يحترق وكذلك الرسوم المشققة التي تزين هيكله الرائع. وهو الآن يشكل مع البحر زاوية من ٣٠ درجة. ولكن بعد ان كاد يلطم احد الارصفة جنح قبالة « الاسبوري بارك » (Asbury Park) بين نيويورك والاتلنتيك سيتي وهي منتجع سياحي شعبي على الساحل الاطلسي.

بثت الاذاعات نبأ الكارثة الجديدة. وفي الصباح الباكر تجمع الناس ليروا الباخرة في عرض البحر التي بدت وكأنها حراقة اسود لونها بسبب الدخان وهي تتقدم باتجاههم. وعند الظهر انتهز بائعو البوظة والهوتودوغ والسندويش فرصة خروج الناس لمشاهدة الباخرة ـ ليختلسوا منهم ما تبقى معهم من فلوس! كانت عائلات بأسرها تنظر الى الجثث وهي تتجه الى الشاطىء. اما البائعون المتجولون فكانوا منتشرين داخل الجموع المتزايدة يبيعون قطعا « اصلية » من حطام السفينة الغارقة يبلغ ثمنها دولارا واحدا.

ومع بداية فترة بعد الظهر بلغ عدد المشاهدين ٢٥٠ الف شخص وارسلت فرق من الجنود المسلحين الى مكان تجمع الناس

لتفريقهم كالخراف بدفعهم الى الامام وذلك لتأمين منطقة آمنة حول مكان جنوح الباخرة. ثم وصل عدد كبير من الصحافيين واخبروا في وقت لاحق قصصا مؤلمة.

وسرعان ما اجري تحقيق امام لجنة تحكيم فدرالية كبرى ساده جو من الصراحة. فكان على «ورمز» ان يواجه عددا من الاتهامات هي: العجز عن تحقيق سيطرة تامة وبالتالي دفع الجميع الى احترام الانظمة؛ العجـز عن ايقاظ الركاب وتوزيع احزمة الانقاذ عليهم؛ العجز عن تنظيم الطاقم ليتمكن من مرافقة الركاب الى زوارق الانقاذ؛ العجز عن مكافحة الحريق؛ العجز عن ارسال صفارات الانذار بشكل سريع. كما وجه اليه اللوم لانه ترك الباخرة تتقدم بسرعة قصوى في وجه رياح معاكسة مما ساهم في اضرام النيران. وهكذا تم توقيف «ورمز» والميكانيكي الاول «آبو» (Abbot) و «هنري أ.كابوه» (Henri E Cabaud) واعتبروا جميعهم مذنبين فحكم عليهم بالسجن. ولكن الحكم الغي بالاستئناف ففرض على الشركة دفع غرامة قدرها عشرة اآلآف دولار وبدل تعويض عن الاضرار قدره حوالي مليون دولار.

لم يشرح التحقيق سبب الكارثة. وقال العديد من الخبراء ان ما حدث يعود الى عقب سيكارة رميت باهمال في البحر. واكد اخرون ان مجرى التهوية الذي يمر وراء المكتبة قد زاد في سخونة جدرانها. فكان من السهل استيعاب حجم الخسائر البشرية: انه الخوف الشديد! وكان ذلك واضحا بالنسبة الى الركاب الذين وجدوا أنفسهم فجأة امام خيار مرعب: الموت في النار او في الماء؛ فخوفهم مغتفر!

اما بالنسبة الى « ورمز » البحار الخبير فعذر كهذا لا اساس له. ومع ذلك اخفق في مسؤولياته الفجائية الجديدة في خلال مهمته القيادية الاولى ولكن اخفاقه لم يكن جليا بهذا المقدار. وفي اثناء المحاكمة اعلن« الاغنا » مساعد « آبو » ان « ورمز » « تصرف كالمعتوه ». وعندما وقعت الكارثة كان عاجزا عن مكافحتها.

ولكن لم تتوقف القصة عند هذا الحد. فان « روجرز » « البطل » راح يكسب عيشه لفترة زمنية معينة وهو يخبر ما حصل تلك الليلة الرهيبة في مختلف مسارح الولايات المتحدة. ولكن بعد ان اتهم بمحاولة ارتكاب عمليات قتل انهى حياته في السجن. اما مساعده « الاغنا » الذي ساهم في ادانة « ورمز » بسبب الشهادة التي ادلى بها فقد حاول الانتحار.

وبعد مرور فترة من الزمن قامت الباخرة الضخمة برحلتها الاخيرة. فقطرت في « بالتيمور » (Baltimore) لتباع « بالفرط ». وبالفعل بيعت ب٣٤ الف دولار مع ان كلفتها بلغت خمسة ملايين دولار. فخلد اسمها لانها تعرضت لافظع كوارث البحر عبر التاريخ.

أضخم مجاعة عرفها العالم

مات أكثر من ٢٠ مليون صيني بسبب الجوع في شمالي البلاد بين عامي ١٩٦٩ و١٩٧١. أعلنت هذه المأساة في أيار ١٩٨١. ومنذ ١٠٠ سنة خلت مات ٩,٥ ملايين شخص من الجوع في المنطقة نفسها.

اكسبرس السوق السوداء في نابولي (١٩٤٤).

وقعت في أيام الحرب العالمية الثانية أفظع كارثة للسكك الحديدية في التاريخ. إن القطار رقم ٨٠١٧ الذي يصل نابولي بـ « لوسيانا » مساء كل خميس يدعى « اكسبرس السوق السوداء » يقل ٥٢٠ مسافراً هم في أغلبيتهم من خبراء السوق السوداء، في نابولي الذين يقومون بهذه الرحلات ليملأوا حقائبهم باللحم والحبوب والخضار والزيت والتبغ والسكاكر. وكانت نابولي في ذلك الوقت (آذار ١٩٤٤) محتلة من الحلفاء.

ومع أن السوق السوداء « بورسا نيرا » (Borsa Nera) كانت ممنوعة فإن الحكومة العسكرية الحليفة والضباط الايطاليين يعلمون أنهم إذا منعوا هؤلاء المتاجرين من العمل لن تتأمن كمية الطعام الكافية لمليون مواطن في نابولي.

وفي ليل الثاني من آذار ١٩٤٤ غادر القطار نابولي وعلى متنه ٥٢١ مسافراً وستة عمال. كما يشمل « القطار ١٨٠٧ » ٤٢ شاحنة من البضائع الفارغة وقاطرتين بخاريتين وأربع حافلات ومقطورة للملاك. وفي الرحلات السابقة كانت القاطرتان تستعملان دائماً لأن وزن القطار الإجمالي لم يتعد يوماً ال ٥٠٠ طن. ولكن في تلك الليلة المشؤومة كان طلاب الطب في « باري » (Bari) عائدين من أحد المستشفيات بعد أن قاموا فيها بأعمال تطبيقية. فبلغت حمولة القطار ما يقارب ال ٥١١ طناً أي ١١ طناً إضافياً على حمولة القاطرتين.

كان بإمكان ال « ٨٠١٧ » أن يتخلص من هذه الحمولة الاضافية لو لم تكن بعض طرقات نابولي ـ وسيانا الضيقة صعوداً ـ مجلدة. فكان لا بد من بلوغها بأقصى سرعة ممكنة لتجاوزها.

بعد أن غادر القطار محطة « بلفانو ـريتشيغليانو » (Ricigliano-Balvano) في سلسلة جبال الأبينان تمنى قائد المحطة لملاكه ليلة هادئة وأعطى مساعده « جيوسيبي سلونيا » (Giuseppe Salonia) بعض التعليمات لأنه سيقوم بدور الحراسة. ولكن هذا الأخير راح يقرأ صحيفته لمدة ساعة من الوقت. وقبل وصول القطار التالي الى المحطة تذكر « سلونيا » أنه لم يتسلم رسالة من المبرقة الكاتبة تتعلق بوصول ال ١٨٠٧ إلى « بيلا - مورو » (Bella-Muro) المحطة التالية التي تبعد ٦ كلم ويعلن أن الطريق الوحيدة هي سالكة.

عند ذلك تبلغ « سلونيا » من محطة « بيلا - مورو » أن ال ٨٠١٧ سيتأخر لمدة ساعتين تقريبا. فأجاب أنه سيبقى ال ٨٠٢٥ في « بلفانو » ويتأكد بنفسه ـ وبواسطة إحدى القاطرات ـ أن الطريق الوحيدة سالكة. وعند الساعة الثانية و٤٠ دقيقة صباحاً وصلت ال ٨٠٢٥ إلى المحطة. فأمر « سلونيا » حراس السكة « كابونيغرو » (Caponegro) و« بيوندي » (Biondi) أن يفصلوا القاطرة عن القطار ليتمكن من استعمالها لمراقبة الطريق المؤدية إلى « بيلا ـ مورو ».

يبقى أن يرى ما هي الأخبار المستجدة عن ال ٨٠١٧. فقبل

أن يغادر هذا الأخير المحطة أمر الميكانيكي المسؤول « جيغلياني » (Gigliani) الموجود في القاطرة الأولى سائقه « روزاريو بارباتو » (Barbato Rosario) أن يملأ الموقد بكمية كبيرة من الفحم وقال له: « قد نحتاج إليه لنجتاز الطلعات التي تنتظرنا ».

اجتاز ال ٨٠١٧ بسهولة المنحدر الأول داخل النفق الأول ثم اجتاز المنحدر الثاني وبسهولة أيضاً. واجتاز بعد ذلك جسراً صغيراً يبلغ طوله حوالي ٢٠ كلم ويؤدي إلى نفق على شكل (S) يمر تحت غابة « الغاليريا ديللي أرمي » (Galleria delle Armi) يزيد طولها عن الثلاثة كيلومترات. وبعد ذلك لم يعرف أحد ماذا حدث بالضبط. فهل كان الضغط قوياً جداً حتى قرر الميكانيكيون تحقيق سرعتهم فتوقف القطار بسبب وجود الثلج على السكك ؟.

عندما دخلت كل المقطورات ـ ما عدا مقطورة الملاك ـ إلى النفق انزلق ال ٨٠١٧ على السكك المثلجة وتوقف. وفي المقطورة الأخيرة حاول شداد الفرامل « ميشال بالو » (Michele Palo) أن يتدفأ. لم يطلق الميكانيكي المسؤول صفارته ليعلن أن ثمة خطأ ما فاعتقد « بالو » أن القطار توقف بسبب إشارة معينة وهذا ما يحصل كل يوم على السكك الحديدية.

ولكنه قرر بعد فترة قصيرة أن يتحقق مما يجري. ففتح نافذة صغيرة وأخرج رأسه ولكن القطار بكامله كان داخل النفق فلم ير شيئاً. وضع الرجل قفازاته وغادر المقطورة ليرى ما يحصل ولكنه ما أن خطا خطوات قليلة في النفق حتى أدرك ما يجري.

فعاد على الفور وركض على السكة باتجاه محطة « بلفانو » التي تبعد أكثر من ثلاثة كيلومترات عن أسفل الطريق المنحدر. كان يأمل في الوصول خلال ساعة ويأتي بنجدة ما لإنقاذ من يمكن بعد إنقاذهم داخل ال ٨٠١٧ ولكن ركضه الطويل في الليل البارد القارص استغرق المزيد من الوقت. فكان يضطر أحياناً إلى التقدم « على أربعة » وصل أخيراً إلى « بلفانو » عند الساعة الثانية و٥٠ دقيق حين كان « سلونيا » يصعد إلى القطار. أما « بالو » فكان يهز مصباحه الأحمر من فم نفق « بلفانو » وهو يصرخ: إلى أعلى الطريق! إلى أعلى الطريق!. وعندما دنا منه « سلونيا » سقط على السكك وقال متأوها: (Sono Tutti morti !) أي ماتوا جميعهم!.

لم يسمع « سلونيا » أي ضجة ولم ير أي أثر للحادث. فهل خرج ال ٨٠١٧ عن السكة؟ غير معقول - برأيه - فلو كان ذلك صحيحاً لسمع هو الضجيج. فاستنتج أن « بالو » قد فقد صوابه. فراح يبكي وأخبأ رأسه في سترة « سلونيا ». حمل هذا الأخير العامل المسكين بين ذراعيه ونقله إلى المحطة حيث طلب إليه أن يخبر ما يتذكر.

كانت الساعة الرابعة صباحاً ومع ذلك استيقظت كل شخصيات « بلفانو ». قاد « سلونيا » قاطرة ال ٨٠٢٥ إلى محطة « غاليريا ديللي أرمي » فتوقف وتوجه - في ضبابة الصباح - سيراً نحو المقطورة الأخيرة في ال ٨٠٢٥.

لم تظهر أي آثار للحادث ما عدا هدوء غير طبيعي. فتح « سلونيا » أحد الأبواب وصعد وهو يضيء طريقه بمصباحه. كان

الركاب جالسين ومسترخين وكأنهم نائمون وكلنهم كانوا مائتين. ساد الوضع نفسه سائر الحافلات فلم ينج أي راكب. وكذلك الحال في القاطرات.

كان يغمى على «سلونيا» الذي لم يتحمل ما رأى ولكنه مع ذلك ضبط نفسه فحل الفرامل ودفع ال٨٠١٧ إلى الوراء حتى القاطرة التي علقها بمؤخرة الشاحنة الأخيرة وقطر ال٨٠١٧ والركاب المائتين المستريحين في «بلفانو». هنا أمسكت الشرطة بزمام الأمور فكان عليها إخراج الموتى ووضعهم على الرصيف بانتظار أن يأتي أحد للتعرف عليهم.

وهكذا قضى ٥٢١ شخصاً في حادثة قطار هي الأكثر غموضاً في هذا العصر. وكان على الشرطة الإيطالية أن تعيد بناء ما هدم. لم يغص ال٨٠١٧ كثيراً في النفق عندما بدأت دواليبه تنزلق. وقد كان بإمكان «جيغلياني» أن يرجع القطار إلى الوراء بكل سهولة حتى الجسر خارج النفق. ولكنه اختار أن يحاول صعود المنحدر الذي يعيق تقدم قطاره. فراح الرجال الأربعة الموجودون داخل القاطرتين ـ «جيغلياني» وسائقه «برباتو» في الأولى «سيناتور» و«رونجا» في الثانية ـ يملأون المواقد ويعملون كمن أصيب بمسٍّ من جنون. ولكن الدواليب الضخمة التي فقدت لزاجتها بدأت تدور بسرعة متزايدة بدون أن يتقدم القطار سنتيمتراً واحداً.

وفيما كانت المواقد تلتهم كميات ضخمة من الفحم لم يلاحظ أي من الرجال الأربعة أنها تسرب كذلك غاز الفحم السام.

فماتوا قبل أن يدركوا هذا الأمر شأنهم شأن المراقب وال٥١٦ راكباً الذين كانوا في غالبيتهم نائمين.

كانت الشرطة تحقق في أدق الأمور فاكتشفت أن خمسة ركاب لم يختنقوا بالغاز: ثلاثة منهم كانوا تجارا نقلوا إلى مكتب قائد المحطة للمعالجة ثم اختفـوا ما أن تحسن وضعهم لأنهم لم يريدوا الإجابة عن الأسئلة المتعلقة بنشاطاتهم غير الشرعية.

من الناجين أيضاً بائع زيت زيتون يدعى «دومينيكو ميللي» وكان شاهداً هاماً. فقد أخبر أنه نزل من القطار في «بلفانو» ليريح رجليه فترة وجيزة. فإذا وجد الجو رطباً أخذ وشاحاً من أغراضه ولعل هذا التحرك أنقذ حياته. عندما توقف القطار في النفق كان «ميللي» الرجل الوحيد الذي لم ينم!

إن غاز الفحم جعله يسعل فوضع الوشاح أمام فمه وغادر حافلته وتمشى باتجاه مخرج النفق. ولكنه لم يعرف أن الغاز كان ساماً فصعد إلى الحافلة التالية وأغمي عليه. وبقي على حاله إلى أن جاء شرطيان وظنا أنه مات وحملاه إلى رصيف المحطة الذي أنشئت عليه غرفة للموتى.

استناداً إلى تقرير الشرطة المتعلق بالحادثة فإن لون شعر «ميللي» تحول من الأسود الجميل إلى الرمادي القبيح.

وكان آخر الناجين تاجراً يدعى «اليودجي كوزولينو» ولكن دماغه كان مصاباً جداً حتى أنه لم يع ما حصل ولم يدرك أن زوجته وولده الصغير البالغ من العمر ثماني سنوات قد توفيا في ال٨٠١٧ المشؤوم.

وبسبب الرقابة التي تمارس أيام الحرب لم يسمح إلا لصحيفة واحدة بنشر ملحق رسمي قصير يتعلق بهذا « الظرف الطارىء ». فلم تحصل أية ملاحقة إذا لم تقع أية خسائر بما أن الحكومة العسكرية الحليفة هي المسؤولة تقنياً عن السكك الحديدة الإيطالية فلا يمكن أن تعتبر مسؤولة عن « حادث حرب ».

إعصار يدمر أسطولاً

إن أكبر خسارة تعرض لها الأسطول الأميركي خلال الحرب العالمية الثانية لم تكن موجهة من قبل اليابانيين بل سببها الطقس. ففي مساء السابع عشر من كانون الأول ١٩٤٤ كانت مطاردات وطرادات وحاملات طائرات من الأسطول الثالث تتزود بالوقود والمؤن والذخيرة في أثناء مد البحر عندما ضرب إعصار قوي بحر الفيليبين. أعلن القبطان في وقت لاحق: « ضربت سفينتي زوبعة عاتية فباتت كأنها ثوب صغير في غسّالة عملاقة » كانت الرياح قوية وكذلك البحر والأمواج عالية إلى حد أن آلاتنا البالغة قوتها ٥٠ ألف قدرة حصانية عجزت عن المقاومة. « لم يتمكن القبطان من استعادة السيطرة على السفينة إلا بعد مرور تسع ساعات. قتل ٧٩٠ ضابطاً في مراكزهم أو غرقوا مع أبنيتهم. كما أصيب ٨٠ آخرون بجروح خطيرة وفقدت ثلاث مطاردات ودمرت خمس سفن أخرى وثمة ١٤٦ طائرة فقدت أو دمرت. أعلن الأميرال « تشيستير نيميتز » (Chester Nimitz) قائد البحرية في المحيط الهادي: « أنها أكبر خسارة عرفها المحيط الهادي وعجز عن مقاومتها منذ معركة « سافو » (Savo) الأولى.

الضباب الكثيف في لندن (١٩٥٢)

في قديم الزمان كانت عبارة «ضباب كثيف» تطلق على الضباب الذي يحجب الرؤية على بعد عدد من الكيلومترات ويملأ الركاب هواء رطباً وملوثاً. إن هذا المزيج من الدخان والضباب والذي يتكثف بسبب دخان المصانع ـ يغطي لندن أياماً عديدة. ولعصور اعتبر هذا العامل من الخصوصيات البشعة التي تميز حياة المدينة. ولكنه في منتصف هذا العصر لم يعد سوى ذكرى من الماضي...

ثم في كانون الأول ١٩٥٢ وقبل سنوات من سن قواعد صارمة ضد التلوث حصل شيء غريب. ففيما كان وباء الزكام يجتاح البلد والفيضانات الرهيبة تغمر العديد من المناطق الساحلية فقضت على ٣٠٠ شخص إذا بسحابة سوداء كثيفة بدأت تغطي سماء العاصمة. كانت أكثر من ضباب أو من مزيج الدخان والضباب. كانت أسوأ من أي ضباب كثيف. ففي أقل من خمسة عشر يوماً مات أكثر من ٤٠٠٠ شخص بسبب التلوث الناتج عن السحابة الرهيبة.

لم تتمكن الرياح المجلدة والمزوبعة من تبديد مزيج الضباب والدخان الخانق والذي يجمد المدينة ولكنها نشرت بخار ثاني أوكسيد الكبريت الذي يفسد الضباب. فقتل عدد من الأشخاص في حوادث سير ولكن أغلبية السكان ماتوا بسبب أمراض في الرئة أو بسبب مشاكل صحية ناتجة عن التلوث فكانوا ضحية كابوس جمع بين ظروف جوية مذهلة والدخان السام الذي يتسرب منذ

عصور طويلة من مواقد المصانع وغيرها من المراكز الصناعية بدون أن يقلق أحداً.

وقد شملت لائحة الضحايا المتزايدة أناساً من أعمار مختلفة ـ من الأطفال إلى المتقاعدين ـ وفي فئة الكبار بلغ عمر أغلبية المصابين ٤٥ عاماً. ويمكن فهم ضخامة الكارثة بشكل أفضل إذا علمنا أن الكارثتين الأكثر فظاعة واللتين سببهما الضباب في « دونورا » (Donora) وفي وادي « المايز » (Meuse) قد أوقعتا. ٨٤ ضحية أي خمس عدد الضحايا الذين سقطوا في لندن عام ١٩٥٢.

أظهر التحليل الذي قام به البروفسور الأميركي « فيليب درنكر » (Philip Drinker) حول الكارثة أن نسبة ثاني الأوكسيد الكبريت في الضباب بلغت ١٥٣ على مليون أي أقل بكثير من القواعد المقبولة في مصانع العصر ولكنها نسبة كافية للتأثير في حياة الكائنات البشرية. فقد مات الجميع في العاصمة عجزاً كانوا أو شباباً مرضى أو أصحاء. ماتوا لأنهم تنشقوا الدخان اللاذع الذي يسمم الجو.

وبعد استنفاذ جميع الوسائل قبع العديد من سكان لندن في منازلهم ورفضوا المخاطرة والنزول إلى الشارع لأن الضباب الكثيف كان يجعل كل تحرك محفوفاً بالمخاطر. في البداية كانت الرؤية تحتجب على بعد مسافة معينة. وقد توقفت وسائل النقل عن العمل مما أدى إلى إغلاق العديد من المصانع. ولكن استفاد السارقون من غطاء هذه السحابة القاتلة ونهبوا المتاجر والمنازل.

صعقت الحكومة البريطانية لسماعها نبأ الكارثة وكان الشعب بدوره قلقاً بشأن التلوث وازدياد نسبة الأمراض كتصون الرئة وال asbestose وتغبر الرئة... ولكن الكارثة التي ضربت لندن أدت إلى ردة فعل مباشرة.

صوت البرلمان على تأسيس لجنة لمكافحة التلوث الجوي تهتم بمراقبة الطبيعة وبدراسة أسباب تلوث الجو ونتائجه كما تتمتع بحقوق كثيرة إذ تهتم كذلك بدراسة الآلات التي تمنع التلوث الحاصل وهي غير موجودة حالياً وباقتراح عدد من الإجراءات التي تمنع وقوع كوارث مماثلة. دخلت أعمال هذه اللجنة في نظام التشريع الذي ما زال مرعي الإجراء حتى اليوم.

إن رجلًا راعى أصدقاءه وجيرانه يموتون أخبر الصحافيين ما يلي: «كان يستحيل علينا في بعض الأيام أن نرى يدنا عندما نبسط ذراعنا. وكانت الطرقات مقفرة والسارقون يقومون بأعمالهم على أكمل وجه. وقيل أن الحياة بأكملها باتت مقبرة ضخمة. فمن أراد أن يبقى حياً عليه أن يعتزل في منزله. ما حصل كان كابوساً يهدد بالاستمرار إلى الأبد والخروج منه ضرب من الجنون كما أن قيادة السيارات باتت ضرباً من الانتحار فحصل العديد من حوادث السير وكان بعضها مميتاً. وعندما نضطر إلى الخروج يخيل إلينا أننا نستطيع قطع هذا الضباب بالمقص. أما نتانة الكبريت فكانت لا تحتمل لأن كل من يتنشقها يحس بصعوبة في التنفس ويبدأ بالسعال. وفي كل شارع ترى ميتاً أو محتضراً أو شخصاً فقد قريباً أو صديقاً. وكانت الأمهات خائفات من فقدان

أطفالهن. وقد مرض عدد كبير ممن بقوا على قيد الحياة لأنهم تعرضوا لـداء في قصبة الرئة. إنه لكابوس حقاً! ويستحيل الخروج منه أو التخلص من المشكلة. لم يبق لنا سوى الأمل والصلاة من أجل أن نستيقظ يوماً ونرى سماء جديدة.

وفي وقت لاحق أخبر أحد سكان لندن الذين احتجزهم الضباب ما يلي: «كان الناس يتساقطون كالذباب. وعندما انتهى كل شيء كنت منذهلًا حقاً لأن عدد الضحايا لم يفق ال ٤٠٠٠ تقريباً. في هذه الأثناء توقفت الحياة في المدينة وبدا أن النشاط الوحيد الظاهر هو نشاط مواكب الدفن. فكانت لكل شارع حصته في الحداد ولم نعد نميز بين الليل والنهار لأن الناس كانوا محتجزين في منازلهم. فإن من يخرج ويبقى حياً رغم تلوث الجو يموت لاحقاً في أي حادث لأن خدمات الطوارىء كانت عاجزة عن التدخل والوصول إلى مكان الحادث وهي في حال وصلت غالباً ما يكون وصولها بعد فوات الأوان.

وفي خلال ثلاثة أسابيع بدأ الضباب يتبدد تدريجياً والحياة تعود إلى طبيعتها في لندن. فراح السكان يحصون الخسائر: لقد نهب السارقون الملايين من الأموال ووقعت المئات من حوادث السير ومات أكثر من ٤٠٠٠ شخص ضحية الضباب القاتل.

موت في مصر

إن أخطر حادث تعرضت له عربة واحدة ـ حصل في مصر في ٩ آب ١٩٧٣ عندما سقط باص في قناة للري فقتل ١٧٢ شخصاً.

« المانز » (١٩٥٥) (Le Mans)

« المانز » كما نعرفه هو مسرح أشهر سباق للسرعة في العالم « الجائزة الكبرى للتحمل في فرنسا » أو « سباق ال ٢٤ ساعة في المانز ». بنيت المختاريه على موقع قصر قديم وأن المدينة بحد ذاتها التي تقع على بعد حوالي ١٦٠ كلم جنوبي - غربي باريس هي مقر أبرشية تعود إلى القرن الثالث بعد المسيح. فيها ولد ملك انكلترا هنري الثاني كما وضع في الكاتدرائية قبر « بيرانجير دو نافاري » (Berangere de Navarie) زوجة « ريكاردو قلب الأسد » (Richard Coeur de Lion).

تشير كلمة « المانز » اليوم إلى أروع سباق للسيارات. ولهذا السباق قصته الخاصة ولكن الفصل الأكثر مأساوية حصل نهار السبت في ١١ حزيران ١٩٥٥ واستمر ثواني معدودة: فقد انطلقت سياية مارسيدس مسرعة باتجاه ما يقارب ٢٥٠ ألف شخص بعد أن فقد سائقها السيطرة عليها فحفرت ثلماً وسط الحشود وارتدت إلى الوراء ثم انفجرت محدثة ألسنة نارية. وأحصي على الفور ٨٢ قتيلاً وأكثر من ١٠٠ جريح في حالة خطرة.

صدمة! جنون! رعب! طبعاً وبنسبة كبيرة لأن الناس شلو للوهلة الأولى ولكن الرسميين وبقليل من برودة الأعصاب أصروا على متابعة السباق بعزم داخل ميدانه اللافت للنظر ومنصاته وموسيقاه. كل ذلك في حين كان الشرطة والأطباء ورجال الإسعاف يجمعون الجرحى والموتى وأشلاء الموتى وينقلونهم

بشجاعة إلى مستشفيات المنطقة ومقابرها.

أثار سباق ال ٢٤ ساعة هذه السنة اهتماماً عالمياً كبيراً إذ كان من المفروض أن يتقدم إليه بطل العالم «فنجيو» (Fngio) وعديد من السيارات الجديدة يقودها رواد جُدُد وهم سيسجلون حتماً أرقاماً قياسية جديدة. ومن بين السيارات المتبارية عرفت «المارسيدس - بينز» (Benz-Mercedes) وال «فيراري» وال «مازيراتي» وال «غورديني» وال «جاغوار» وال «استون مارتن» وغيرها. وفي ذلك العصر كانت أسماء «فنجيو» و«كاستيلوتي» و«مايك هاوثورن» تكفي لتغطية ميدان السباق لأنهم كانوا مشهورين جداً حتى بالنسبة إلى المبتدئين.

كان الطقس في ذلك اليوم جميلاً ودافئاً وكان جو من البهجة يلف ساحة السباق مع أن الأمطار كانت تنذر بالهطول وكان الجميع يتهيأون لمشاهدة مباراة جائزة «جوكي كلوب» لسباق الحصان البخاري. وحول ميدان السباق لم تتوقف الاحتفالات الشعبية، ولا تناول الكحول في الحانات. بدأ السباق عند الرابعة من بعد الظهر وراحت السيارات التي في الطليعة تغور إلى أكثر من ٢٤٠ كلم في الساعة عند المنعطف الأول. ثم بدأ «فنجيو» و«هاوثورن» يحطمان الرقم القياسي ويرفعانه إلى أكثر من ١٩٠ كلم في الساعة وهي سرعة هائلة على محيط المنعطف. كانت الساعتان الأوليتان حماسيتين جداً إلى حد أنهما قطعتا أنفاس المشاهدين وفجأة انتابهم الرعب كضرب الصاعقة عندما انحرفت إحدى سيارات المارسيدس وحادت عن مسارها الأساسي وارتدت

على حزام الحماية ثم أكبت على الجمهور كأنها سكة محراث إلى أن انفجرت موقعة عدداً كبيراً من القتلى والجرحى في حالة خطرة. حدث كل ذلك في غضون ثانيتين أو ثلاث.

إن ما حدث كان موضوع منازعة لامتناهية منذ ذلك الوقت. ولكن السباق كان في أشد نشاطه فيما الأنظار مشدودة إلى « مايك هاوثورن » الذي يقود سيادة « جاغوار » جديدة من طراز «D» ويسابق بطل العالم « فنجيو » الذي يقود سيارته المارسيدس - بينز الفضية اللون. وكلاهما تقدما على الفرنسي « بيبار لوفيغ » (Pierre Levegh) الذي يقود سيارة المارسيدس رقم ٣ التي تخص الفريق الرسمي.

في هذا الوقت بالذات بدأ « هاوثورن » يخفف سرعته ليعود إلى يمين المنصة ويسلم القيادة لمساعده الانكليزي « ايفور بويب » (Bueb Ivor) وفي التحقيق الذي أجري خلال السنوات اللاحقة ونشر في صحيفة « التايمز » أكد « هاوثورن » أنه أشار إلى هذا التغيير في وجهة السير عندما لوح بيده وهذا أمر مألوف ومقبول في مختلف سباقات السيارات. ولكنه عندما خفف سرعته وعرج باتجاه منصته دنا منه « لوفيغ » في سيارته المرسيدس وحاول أن يتجاوزه بسرعة ٢٩٠ كلم في الساعة. فانحرفت السيارة واصطدمت بمؤخرة سيارة « أوستين - هيليه » (Healey-Austin) التي يقودها « لانس ماكلين » (Lance Macklin).

إن كل حركة تعتبر نسبية. فهذه « اللطمة » بسرعة ٩٠ كلم في الساعة جعلت ال « أوستين - هيليه » تنزلق على طول ١٠٠ متر

ولكن انتهى كل شيء على ما يرام ولم يلاحظ أحد ما حدث إذ أن عيون الناس كانت محدقة بالمارسيدس التي يقودها «لوفيغ» التي انحرفت واصطدمت بحزام الوقاية الذي تبلغ سماكته مترين وهو مرصود كحاجز لإيقاف السيارات وإعادتها إلى ميدان السباق. ولكن هذه المرة حصل عكس ما هو مرتقب إذ أن الحزام رفع السيارة في «قفزة مميتة» أطلقتها في الهواء وعقبتها قفزة أخرى رفعتها باتجاه المشاهدين قبل أن ترتد وتنفجر فتغدو قطعاً حامية انهمرت على الجمهور وكأنها شظايا قنبلة ضد الأفراد.

أحس البعض خلال هذه الثواني القليلة بالموت المحتم وقد وجدت جثة «لوفيغ» التي قذفت من السيارة على حافة ميدان السباق. كانت الصدمة قوية أثر وقوع الحادث ولكنها بقيت محصورة جداً. والواضح أن عدداً قليلاً من الحضور لاحظ ما حدث. ولعزل الناس الموجودين قرب مشهد الموت والحسرة هذا وضعت الشرطة حاجزاً فاصلاً قوامه مجموعة من الدركيين حول مكان الحادث ولم تسمح إلا بدخول الأطباء ورجال الأطفاء ومن هم مؤهلون للقيام بأعمال الإغاثة. وللسبب نفسه ربما ومنعاً لإنتشار أي جو من الرعب وازدحام السير قرر المنسقون أنه يجب أن تصحب عرض سباق السيارات الموسيقى والاحتفالات الشعبية.

وصلت وسائل الإعلام إلى مكان الحادث وسرعان ما شرح الصحافيون تفاصيل الكارثة في الصحف والإذاعات والتلفزيون والمحليات السينمائية.

شكلت هذه الكارثة «الحدث» البارز في وسائل الإعلام ولكن بعض الأفلام كان مرعباً للغاية حتى أن المنتجين والذين يحبون كل ما هو مثير ـ قرروا قطعها وتخفيف حدتها. وقد لطف بعض الصحف ما نقله المقررون عبر الإذاعة فكان وقع كلماتهم لا يطاق.

استناداً إلى ما قاله أحد الصحافيين فإن: «محرك المارسيدس وجاذعها قد اخترقا الجماهير المحتشدة كالموسي فقطع رأس بعضهم وارتسمت على الأرض بقعة كبيرة من الدم على امتداد ١٠٠ متر وكأن معركة وقعت في هذا المكان. وكان الرجال والنساء يحاولون إيجاد صديق أو قريب بين الضحايا وهم ينتحبون. وكان عويل النساء يحجب هدير السيارات التي بقيت تدور في ميدان السباق».

وعلق أحد المصورين على ما حدث بقوله: «شاهدت حروباً كثيرة وويلات كنت أراقبها بسبب مهنتي هذه ولكن المشاهد التي حفظتها هي مشاهد رهيبة جداً لأنها تجعل السليم مريضاً. فكنا نرى مثلاً أطفالاً قطعت رؤوسهم وهم ما زالوا يحملون في أيديهم الصغيرة البوظة التي كانوا يمصونها. كما كنا نرى أباً أصيب بالجنون لكثرة تألمه وهو يرفض أن يصدق موت ولده مع أنه نقل جثته الصغيرة الى جانب الطريق...»

كانت الجثث تغطي المكان وقد مات كثيرون وهم في طريقهم إلى المستشفى. أما الذين ماتوا على الفور فغطوا بالعصيبات والكليكوتات الإعلانية بطريقة بشعة. كما فحم كثيرون بسبب

النيران التي أشعلتها وقود المارسيدس وغذتها كميات المغنيسيوم (Mg) المخزنة في المحرك والمخصصة لتخفيفه.نها مادة معروفة بعدم قابليتها للإحتراق والانفجار. إنه مادة لا يخمدها رجال الاطفاء شأنها شأن القنبلة الحارقة فيخف الحريق تلقائياً لنقص في الوقود.

وكان طبيبان انكليزيان يساعدان زملاءهما الفرنسيين مع أنهما كانا من المشاهدين. ومع حلول الظلام بدأت تمطر وبرزت مشكلة أخرى. فقد خلا مستشفى « مانس » من الدم بعد أن نقل إليه أكثر من ٨٠ دفعة ولكن الأطباء كانوا بحاجة ماسة إلى كمية أكبر بكثير. وللمرة الأولى منذ وقوع الكارثة توقفت الموسيقى في الاحتفالات الشعبية ليتمكن الأطباء من إرسال نداءات عبر مكبرات الصوت ليطلبوا من الناس التبرع بالدم. فاستجاب كثيرون ووقفوا في الطابور أمام الاسعافات ليتبرعوا قبل أن يعودوا إلى المنصة لمتابعة السباق المستمر أو أن يتوجهوا إلى الموضع الصاخب الذي تستمر فيه الاحتفالات الشعبية.

هذه وقاحة؟! من يحكم على ذلك؟ لعلها ردة فعل عاطفية. ولكن ـ من جهة أخرى فإن متابعة السباق والاحتفالات منعت ازدحام السير مما سهل عمل المنقذين. تخيلوا ولو للحظة أن كل شيء قد توقف وأن ٢٥٠ ألف شخص فروا في وقت واحد!!

أما السائقون أنفسهم فقد بقوا متهيئين مع أنهم كانوا يرغبون في الفرار بعد أن لاحظوا فشل السباق. ولكن مهما حصل الآن فلن يربح أحد ولم يعرف المنسقون ماذا يفعلون. حاول فريق

المارسيدس الوصول إلى المصنع في « ستوتغارد » (Stuttgart) ليطلب أذناً بالانسحاب من السباق. ولكن الخطوط كانت مزدحمة ويجب الانتظار طويلاً. أخيراً تدخل الحاكم الفدرالي فتخلى الألمانيون عن متابعة تنظيم السباق مع أن المنسقين طلبوا منهم البقاء. وعند الواحدة و٤٥ دقيقة صباحاً حصل مدرب الفريق « الفريد نيوبويه » (Alfred Neubauer) على أذن بسحب سيارتيه من السباق وكانتا الأولى والثانية و« مايك هاوثورن » (Mike Hawthorn) محتجز بينهما.

وكان صاحب شركة « جاغوار » للسيارات « وليام ليونز » (Lyons William) يتساءل عن ضرورة الانسحاب ولكن ظروفه كانت مختلفة لأن ابنه قتل وهو يقود سيارته في طريقه إلى الساحة لحضور السباق. فأعلن « أن الانسحاب يخالف تماماً أمنيات ولدي. فالسباق يشبه قيادة الطائرة. يجب أن تعرف المخاطر وتقبل وتحترم. ولكن كيف لا نحمل أسى كل من تألموا من هذه الكارثة الهامة التي حجبت رياضتنا ؟ »

ربح « مايك هاوثورن » سباق ال ٢٤ ساعة في « مانس » عام ١٩٥٥ ـ هذا إذا ما كان لكلمة ربح من معنى بعد هذه الحادثة! ـ وقد بلغ معدل سرعته حوالي ١٧٢ كلم في الساعة. بعد السباق أدلى « مايك » بالتعليق التالي: للمرة الأولى في حياتي كنت سأشعر بالفرح نفسه لو خسرت ».

إن الحكومة الفرنسية لم تضيع قتها في هذا المجال فمنعت أولاً كل سباقات السيارات إلى حين صدور قواعد أمنية جديدة ترفع

بعد مناقشتها إلى المحاكم الدولية للموافقة عليها. وقد وافق الجميع على ثلاث نقاط هي: أولاً - إلغاء السباقات التي تشترك فيها السيارات الضخمة والصغيرة في وقت واحد لأن التحقيق استخلص ان اصطدام المارسيدس والاوستين - هيللي التي تقل سرعتها عن الأولى قد ساهم إلى حد بعيد في حصول الكارثة. ثانياً - تقرر أن تبعد منصات الجمهور عن ميدان السباق فيخفف بذلك خطر تعرض المشاهدين للأذى. ثالثاً - لا توضع المنصات التي تفحص عليها السيارات على حافة ميدان السباق بل تفصل عنه بواسطة جدار صغير وتبقى بعيدة كذلك عن المنصات. وافق الجميع على هذه التغيرات وأصبحت مرعية الاجراء في العالم بأسره.

اصطدام سفن

اعتبر الضباب مسؤولاً عن موت ٥٠ شخصاً وعن ملايين من الأضرار ليلة الحادي عشر من كانون الثاني ١٩٧١ في بحر المانش. فقد اصطدمت ناقلة النفط البانمية «تيكساكو كريبين» (Texaco Caribbean) بسفينة في عرض بحر «فولكستون» فإنفصلت إلى قسمين وغرقت مع البحارين الثمانية الذين كانوا على متنها. وفي الليلة التالية قضى ٢١ بحاراً كانوا على متن السفينة الألمانية «براندينبيرغ» (Brandenberg) عندما اصطدمت بحطام ناقلة النفط. وبعد مرور شهر على الحادثة غرقت السفينة اليونانية «نيكي» (Niki) وعلى متنها ٢١ رجلاً بعد أن اصطدمت بالحطام نفسه.

الهزة الأرضية في أغادير (١٩٦٠)

بالنسبة إلى سكان أغادير وإلى العديد من السيّاح الذين جاءوا يفيدون من شمس الشتاء كان الثاني من آذار ١٩٦٠ يوماً كغيره من الأيام. إنها الساعة العاشرة والنصف مساءً. وقد أسدل الليل ستاره فيما القمر يلمع في السماء ويغطي المدينة النائمة.

ففي الفنادق الحديثة الضخمة على شاطىء البحر بدأت الأنوار تنطفىء تدريجياً. فقد نام معظم الأطفال الذين تعبوا بعد نهار طويل من اللعب واللهو على الشواطىء الرملية الرائعة ومن الاستمتاع بمناظر طبيعية جديدة. كما حذا حذوهم العديد من الكبار الذين تعبوا بدورهم بعد نهار مشمس أمضوه بالرحلات إلى « كسباح » (Casbah) ـ التي يعود تاريخها إلى القرون الأربعة الماضية ـ وبإرسال البطاقات البريدية للأصدقاء الذين لم يتمكنوا من المجيء وهم يتحملون قسوة الشتاء في بلادهم. وكتبوا على هذه البطاقات: أننا نقضي أوقاتاً رائعة ونأسف لعدم وجودكم معنا ».

ومع ذلك بقي عدد كبير من السيّاح في يقظة تامة فالشاربون منهم قضوا ليلتهم في حانة فندق « سعادة » (Saada) الضخم على شاطىء البحر « غوتييه » (Gauthier) المجاور فلم يكترثوا للمناظر الخلابة على الجوز التي يمكن التمتع بها عبر النوافذ. وبعيداً عن حي الفنادق راح سيّاح آخرون يستمتعون داخل أحياء « تالبوردج » (Talbordi) ذات الغالبية الإسلامية والواقعة في الجهة الشمالية ـ الغربية حيث الخمارات « الغريبة » التي تعرض ما يسمى:

« برقصات المغرب القديم » أمـام مجموعـات صغيرة مـن الزبـائـن الأوروبيين المعجبين عدا ذلك كانت المدينة ترقد بسكون.

ولكن الأحاديث جميعها كانت تدور حول الهزات الثلاثة التي ضربت المدينة خلال الأسبوع. ولكنها كانت خفيفة جداً حتى أن العديد من الناس لم يشعروا بها مع أن بعض سكان حانة فندق « سعادة » لاحظوا أن مشروبهم هذه المرة كان أقوى من العادة. في الواقع تعتبر هذه الهزات مقدمة لهزات أخرى آتية.

عند الساعة الحادية عشرة و٣٩ دقيقة مساء ضربت المدينة هزه رابعة ودامت حوالي عشر ثوان ـ وهو وقت طويل نسبياً ـ واعتبرت أعنف هزة في تاريخ المغرب. فقد اهتزت المدينة وضواحيها بسبب قوة هذا التحرك الديماسي. وأحس سكان أغادير تلك الليلة أن هذا الوقت القصير يساوي دهراً بكامله كما اعتقد كثيرون أنها نهاية العالم وكانت بالنسبة إلى الكثيرين نهاية العالم!

وعند الساعة الحادية عشرة و٤٠ دقيقة مساء أضاء القمر مشهداً مرعباً. إنها الفوضى! فالفنادق الضخمة والحديثة التي بنيت لتستوعب فائض سيّاح ما بعد الحرب تحولت إلى ركام بشع ومبعثر يغطيه الغبار الأبيض. كانت الطرقات كلها مليئة بالحجارة الضخمة والردم والحبس كما أقفل الركام جميع الشوارع الرئيسية الممتدة من شاطىء البحر وحتى « تالبوردج » بعد أن كانت عامرة بالأبنية الضخمة. ولا يمكن الوصول إلى هذه المنطقة إلا عبر شارع واحد مصدع بدوره.

عندما توقف كل هدير وقرقعة علا الصراخ والعويل من كل الاتجاهات فيما حاول الناجون الخروج من تحت الركام الذي يغطيهم. وهكذا بدأت أغادير تزول! فحتى «كسباه» القديمة دمرت كلياً ولم يبق فيها سوى عدد من السكان الذين يغطيهم الغبار ويلفهم الخوف وهم يهربون من هذه الأنقاض التي كانت مسكنهم ـ مترنحين ومرتعدين ـ لا يتسلقون جدار السور ليختبئوا أخيراً في مكان أمين داخل القرية.

انقطعت كل وسائل الاتصال فتأخرت أنباء الكارثة في الوصول إلى القاعدة البحرية والجوية التي أنشأتها فرنسا في أغادير (مع أن فرنسا اعترفت بسيادة المغرب عليها قبل سنوات خلت) ولكن لم تحصل أي تغيرات قبل الفجر باستثناء إرسال نداءات إلى مختلف مدن المغرب للحصول على مساعدات.

ومع بزوغ الفجر كان المشهد المؤسف لا يطاق. فقد تهدم معظم الفنادق وارتفعت نسبة الأضرار في شوارع «تالبوردج» الشعبية إلى ٩٠٪ وفي الشوارع الحديثة إلى ٨٠٪ كانت الأنقاض تغطي كل الأحياء فاختفت السيارات المتوقفة في الشوارع تحت كومات الركام. وسقطت جدران بعض الفنادق لتظهر وراءها أسرة ترقد فيها جثث من فوجئوا بالكارثة وهم نائمون. كانت هذه الأسرة موازية ترقد فيها جثث من فوجئوا بالكارثة وهم نائمون. كانت هذه الأسرة موازية لأعلى الجدران فراح من بقي فيها حياً يصرخ ويعول ليلفت أنظار المنقذين وكانت هذه التوسلات تطلق بكل اللغات.

إن المطار الذي نجا من الخراب بأعجوبة قد تحول إلى مستشفى فبدأت الطائرات تحط لتنقل الجرحى إلى مراكش والرباط وإلى مدن أخرى لم تتأثر بالهزة الأرضية مع أن «موغادور» (Mogador) التي تبعد ١٦٠ كلم شمالاً قد تعرضت لبعض الأضرار.

بدأت مجموعة من البحارة بتقديم المساعدات في المكان الذي كان يقع فيه فندق «سعادة» فكانوا يكافحون بملابسهم المغبرة والمدعوكة ولكنهم في أغلب الأحيان لم يجدوا إلا جثثاً مسحوقة هي جثث السيّاح وموظفي الفندق. ومع ذلك فإن جماعة من الناس سمعوا صراخ طفل ينادي أمه ومن الواضح أن هذا الصوت يأتي من تحت الركام الذي كان يشكل واجهة الفندق. فبدأوا يحفرون بواسطة الرفوش والمعاول أولاً ثم بأيديهم إلى أن وجدوا الطفل حياً وقد نجا بأعجوبة محصوراً داخل حفرة تحت حجر كبير ورافدة ضخمة. تعتبر عملية الإنقاذ هذه إحدى نجاحاتهم القليلة فلم ينج سوى ٢٠ سائحاً من أصل ١٥٠ كانوا نزلاء الفندق.

لم تكن الكهرباء متوفرة ليتمكنوا من رؤية الحفر المظلمة التي قد توجد فيها الجثث ولا ماء ليطفئوا ألسنة اللهب التي تلتهم كل ما هو مصنوع من الخشب. في البداية كانت كل الجهود منصبة على إنجاد الجرحى وانقاذهم وعلى تكفين الموتى فوراً منعاً لانتشار الأوبئة وهو خطر محدق جداً في المناخات الساخنة. أرسل إلى أغادير ٣٠٠٠ رجل من القوى المسلحة المغربية ومن هناك أرسلوا

في مهمة دورية إلى كل المناطق التي ضربتها الهزة والتي سقطت فيها أضرار جسيمة. ففي مدينة «اينيزغان» (Inezgane) التي تبعد ١٠ كلم عن أغادير هدم ٣٠٪ من الأبنية تهديماً كاملاً.

وصل إلى الشاطىء أسطول فرنسي على متنه حاملة طائرات وانضمت إليه سفن حربية هولندية واسبانية. كما أرسل البريطانيون طائرات إلى مضيق جبل طارق حطت في مطار أغادير ثم وصل أسطول آخر قوامه ٨٠ طائرة لإجلاء الجرحى وهكذا أنقذ ٢٠٠٠ شخص.

كان عدد السيّاح البريطانيين مرتفعاً جداً في مناطق أغادير. وقد أخبر الناجون منهم قصصاً مأساوية. ألين بيرتلز» (Alan Birtles) مثلاً وهو من سكان «ورويكشير» (Warwickshire) تذكر أنه كان نائماً وزوجته في السرير عندما أيقظهم ضجيج مرعب عقبه أصوات عويل. كان الليل داكناً جداً مما زاد الأمور تعقيداً. فأضاء قداحة وارتديا ملابسهما بسرعة فيما قطع الجبس تتساقط من السقف وحاولا مغادرة غرفتهما. ولما كان الباب موصوداً اضطر إلى خلعه ليهربا. وانتهى «ألين» إلى القول باختصار: «كنا نخلع أبواباً أخرى في الممرات لنساعد الناس».

أخبر «ريتشارد ودينغتون» (Richard Waddington) الذي نزل في «مرحبا» - وهو من الأبنية الضخمة التي لم تدمر تدميراً كاملاً - إن أسوأ ما في هذه الكارثة هو سماع «الصراخ والعويل الذي يطلقه من احتجزوا تحت الأنقاض وأن تعجز عن مساعدتهم. وأردف قائلاً: «كان من حسن حظي أنني احتجزت

تحت مترين فقط من الركام فتم إنقاذي بعد ست ساعات وكان أبي محتجزاً تحت خمسة أمتار من الركام فأنقذ بعد ٢٢ ساعة. أما أمي فكانت بعيدة جداً تحت الأنقاض فوجدها المنقذون ميتة».

ومع انتهاء اليوم الأول أمرت السلطات بإخلاء أغادير ثم منعت الجميع من دخول المنطقة باستثناء الذين يعملون في قطاعات الخدمات الأساسية. عقد ولي العهد المغربي مؤتمراً صحفياً ليعلن فيه أن عدد الضحايا بلغ ١٠ آلاف وهو يشمل ٤٠٠٠ جثة تم العثور عليها و٦٠٠٠ جثة احتجزت تحت الأنقاض. وأضاف أن ٢٠ ألف شخص لم يصابوا بأذى في حين تم إجلاء ٢٠٠٠ جريح. لم يحص العدد الدقيق للضحايا وتقول مصادر أخرى أن الأعداد متفاوتة جداً.

استمرت عمليات الأنقاذ مع أن العمل يتركّز على إيجاد جثث هامدة. ومنعاً لانتشار الأوبئة صبت على المدينة كميات من الجير الحي حتى أن أحد المراقبين أعلن أن بعض أطراف المدينة بدا وكأنه مساحات تغطيها الثلوج. ومع ذلك نجا كثيرون بأعجوبة. وفي ٩ آذار ـ أي بعد مرور أسبوع على الهزة ـ أنقذ ثلاثة مغربيين وكانت أصاباتهم طفيفة. كما عثر على أب وولده البالغ من العمر عشر سنوات وكلاهما لم يصيبا بأي أذى. بدأ المنقذون ينقبون في المكان نفسه حتى عثروا على رجل آخر بعد أن سمعوا صراخه. وفي اليوم التالي تم إنقاذ ثمانية أشخاص. وفي ١١ آذار فيما كان المنقذون ينادون داخل الأنقاض ثم ينصتون سمعوا صراخاً خفيفاً فوجدوا رجلاً في الرابعة والعشرين من العمر وثلاث نساء وعائلة

مؤلفة من ثلاثة أولاد من اليهود وفتاتين وصبي في السادسة من عمره. وعند الصباح أنقذ شخصان أحدهما مسلم في الثمانية والعشرين من عمره والآخر هو والد الأطفال الذين أنقذوا الليلة السابقة.

جسر يتحطم

قتل ٣٥ عاملاً في ١٥ تشرين الأول ١٩٧٠ عندما «انتفخ» جسر يبلغ طوله ٢٠م وهو يمر فوق بحيرة «يارا» في مدينة «ميلبورن» في استراليا. فتقوقس ثم سقط على رصيف عائم. كان من المفروض أن يحمل جسر (West-Gate Bridge) طريقاً سياراً له ثمانية خطوط وأن يبلغ طوله ضعفي جسر (Sydney Harbour Bridge) أعلنت لجنة التحقيق الملكية أن الحادث يعود إلى «أخطاء في التقدير والحسابات وإلى عدم فعالية مذهلة».

غرق عدد من الناس وماتوا متأثرين بالبرد على عمق أقل من ٢٥ م في الأنهار لأنه كان من المستحيل أن يبقى الانسان حياً في هذه المياه أكثر من عشر دقائق. فصمدوا بألم على سطح الماء إلى أن شلهم البرد القاتل ومنعهم من السباحة فتمسكوا ـ بيأس ـ بالحبال التي تدلت من الطائرات المروحية ثم سقطوا مجدداً في الماء إذا عجزت أصابعهم «المتخدرة» عن التمسك بالحبال. أعلن أحد المنقذين: «أنه لمن المؤسف أن نراهم قريبين منا وأن نعجز عن مساعدتهم. وإنه لمن المستحيل الصمود في هذه المياه أكثر من دقائق معدودة».

الفياضانات في فلورنسا (١٩٦٦)

في نهاية خريف ١٩٦٦ خيم فوق أوروبا بكاملها جو كامد يرافقه هبوب رياح عنيفة وسقوط أمطار غزيرة امتدت من بولونيا إلى بحر الشمال مروراً بألمانيا وطول شواطىء هولندا وعبر فرنسا وسويسرا. أوقعت العاصفة في هذه المناطق عدداً من الضحايا وأضراراً جسيمة ولكنها اعتبرت بمثابة كارثة في إيطاليا.

إن العديد من مناطق إيطاليا هي بسبب موقعها عرضة لفيضانات غزيرة. فالينابيع في بريطانيا تعلو قليلاً سطح الماء ولكنها على العكس تبعد مئات الأمتار فوق السهول في « إيطاليا » و« الألب » و« الدولوميت » و« الابينان ». وفي موسم الشتاء الغزير كانت هذه الأنهار المليئة بسيول الجبال تتدفق على المنحدرات بسرعة قصوى وتجرف معها كومات من الصخور والحطام وبخاصة في « الدولوميت » لأن المنحدرات العالية فيها ليست ثابتة أبداً. ومن الممكن طبعاً أخذ بعض الاحتياطات ـ كجرف مجرى الأنهار أو بناء سدود ـ ولكن الطبيعة « تهزأ » أحياناً من كل هذه الجهود.

هذا ما حدث عام ١٩٦٦. فقد عصفت رياح قوية بسرعة الاعصار فوق إيطاليا ورافقها سقوط أمطار غزيرة جداً. وبعد مرور أسابيع على تساقط الأمطار الغزيرة والمتقطعة بدت السماء وكأنها محيط انصب على الأرض كتلة جامدة.

استمر الفيضان لمدة يومين. وفي بعض المناطق وبخاصة في

« الدولوميت » سقطت في خلال ٢٤ ساعة كمية من الأمطار تسقط عادة خلال ستة أشهر. أنها كمية كافية لتغرق سهول الشمال تحت متر من المياه التي بقيت راكدة. ولسوء الحظ حصل مد وجزر قويان ومدمران بسبب امتلاء الأنهار من ذوبان الثلوج نتيجة هبوب رياح متوسطة البرودة. فخرجت هذه المياه عن مجراها وسالت باتجاه أسفل النهر بسرعة مخيفة فأتلفت في طريقها مساحات كبيرة وجرفت معها كميات متزايدة من الصخور والحطام.

في « فريول - فينيسي - جوليان » (Frioul-Venetie-Julienne) المقاطعة الشمالية - الشرقية المحيطة بالأدرياتيكي اختفى العديد من المزارع بما فيها من ماشية بسبب الأمواج وانجراف الثلوج وانزلاق الوحل والصخور الضخمة. وفي العديد من المدن والقرى كمدينة « ترانت » و« ميرانو » و« بريسانون » غطت الطرقات كميات من الوحل فغمرت السيارات والباصات. كما اقتلعت أجزاء كثيرة من الطرقات وقطعت السكك الحديدية وهدمت الجسور وأن كميات الركام التي صبت في مجاري الأنهار أدت إلى ارتفاع هذه الأخيرة فوق مستوى الطرقات المحاذية لها.

وهكذا انقطعت الأقاليم الشمالية - الشرقية عن باقي مقاطعات البلد إلا عبر الإذاعة. فقد نظر بتعجب إلى أحد المراسلين المنهوكين الذي نجح في الوصول إلى مدينة البندقية بعد أن اجتاز الجبال في « الدولوميت ». وقال في وقت لاحق: « كافحنا هيجان الأنهار لعدة أيام بدون توقف ».

إن ربع مساحة إيطاليا قد تأثر بالفيضانات وهي الأسوأ في تاريخ هذا البلد برأي وزير الداخلية «تافياني» (Taviani) كما غمرت المياه وادي «بو» (Po) بسبب فيضان الأنهار وتدفق مياه الأدرياتيكي إلى أن هاج أحد البحار فتهدمت السدود التي تحمي دلتا الوادي. وهكذا أبعد ربع السكان من بينهم ١٢ ألف شخص من سكان جزيرة «دونزيلا» (Donzella) الواقعة بين ضفتي النهر.

أدى التحام البحر والسماء في مدينة البندقية إلى وقوع أفظع فيضان منذ عشرة قرون وهو أكبر خطر تسببه مياه البحر. ولم يزل مصير المدينة مرتبطاً بطريقة تنظيم السدود التي يعود تاريخها إلى أكثر من ٤٠٠ سنة وهي تصل الجزر في ما بينها، وتفصل البحيرة الشاطئية في الأدرياتيكي. وقد أهملت صيانتها وبخاصة خلال الحرب العالمية الثانية. وفي بداية شهر تشرين الثاني أدى هيجان البحر ترافقه رياح عنيفة إلى تحطيم قرمة من سد جزيرة «بيليسترينا» (Pellestrina). وعلى الفور غمرت المياه مدينة البندقية وبلغ ارتفاعها مترين في بعض الشوارع ومتراً ونصف المتر في جادة سان ـ مارك وحتى الكاتدرائية. شلت الحياة في المدينة لمدة ثماني وأربعين ساعة إلى أن بدأت عمليات الاصلاح فيما راحت مياه البحر تنحسر.

أعلن مراسل صحيفة «التايمز» في لندن أن مدينة البندقية تشبه سفينة ضخمة غارقة جزئياً فكان عليه أن يقولِ بالأحرى «ناقلة نفط ملغومة» إذ أن براميل تدفئة المازوت داخل المساكن قد صبت طبقة من الزيت على سطح الماء. إن هذه المياه الملوثة هي

التي أتلفت البضائع الموجودة في ٤٠٠٠ مخزن، وعدداً كبيراً من الممتلكات الخاصة كما هدمت الطبقات السفلى في معظم فنادق المدينة. ولحسن الحظ لم تلحق بالكنوز الفنية أضراراً جسيمة. ومع ذلك فلو استمر هبوب العاصفة ساعات إضافية لدمر قلب المدينة وميراثها الرائع. ولكن الأضرار كما هي - تعتبر جسيمة -

إذا كان من الممكن تجديد مخزون معين من البضائع فإنه من الصعب إصلاح زراعة منكوبة. قبل الحرب لم تكن المنطقة الخصبة في توسكانا المعروفة «بمريما» (Maremma) سوى مجرد مستنقع يجتاحه داء الميلاريا. ثم جف الجزء الأكبر منها وزالت الملاريا. فابتكرت صناعة ناجحة ترتكز على المنتجات اللبنية والفاكهة والخضار المهيئة للتصدير. ولكن أتلف كل ذلك بسبب تدفق المياه التي غطت أربع أخماس مدينة «غروزيتو» (Grosetto) الواقعة في وسط المنطقة فأبيد ٨٠٪ من الماشية وفاقت نسبة الأضرار الناتجة عن ذلك تلك التي تعرضت لها مقاطعة البندقية.

ولكن أعنف ضربة تعرض لها الميراث الثقافي وقعت في فلورنسا وباتت هذه الكارثة الضخمة معروفة في العالم بأسره. مهد النهضة الإيطالية ومعبد الحضارة الغربية بقصورها ومنازلها المبنية بحسب فن روما القديمة ومتاحفها الأربعين التي يحتفظ معظمها بأكبر الكنوز الفنية في العالم. إنها فلورنسا التي حملت مصير البندقية السيء.

وفي ٤ تشرين الثاني خرج نهر «ارنو» (Arno) - الذي يجتاز المدينة القديمة - عن مجراه. ففي الأيام العادية كان بإمكان من

يمارس الركض أن يبقى على مستوى مياه النهر مهما بلغت سرعتها ولكن هذه المرة بلغت سرعة تدفق نهر «ارنو» أكثر من ٦٠ كلم في الساعة (أن الفيلم الذي تم تصويره مباشرة أظهر سيارة منطلقة باتجاه «فيا فورمبيوني» (Formabuonu Via) بهذه السرعة! وفي خلال الساعات اللاحقة استمر تدفق هذه السيول داخل المدينة واتسع حتى لف المنازل وارتفع في بعض الأحياء إلى أكثر من خمسة أمتار ووصل إلى ساحة الكاتدرائية وإلى بيت العماد الشهير الذي يعود إلى القرن الحادي عشر. وكان من المفضل إنقاذ من يمكن إنقاذهم ومحاولة الفرار من الغرق. وبعد مرور أربع وعشرين ساعة بدأ الفيضان يخف ويترك وراءه كومات لزجة من الوحل الأصفر. وفي الأيام التالية بات من الممكن تحديد نسبة الأضرار: ١٧ قتيلاً و٤٥ ألف مشرد عشر عدد السكان) و٤٠ ألف سيارة «للفرط» ودمر ١٨ ألف مخزن بما فيها متاجر مجوهرات ومدابغ وهي التي أذاعت شهرة فلورنسا.

كانت الخسائر فادحة. وهنا أيضاً زاد مزيج الفيول والماء من حجم الأضرار التي سببها تدفق السائل. فقد غمرت المياه عدداً من الأبنية الشهيرة وكنيسة «الميديسيس» (Les Medicis) وقصر «سان فيرنزي» (Firenzi San) وال «كازا دي دنتيه» (Casa di Dante) وال «كابيلا ديل بازي» (Capella del Pazzi) في «سانتا كروس» (Santa Croce) وكنيسة «سانتا ماريا نفيلا» (Santa Maria Novella) كما غمرت المياه ٦٠٠ لوحة من صنع رسامين كبار لعدة ساعات حتى بلغ الفيضان الطابق السفلي في متحف

(Musse des Offices) كما أتلف ١٣٠ ألف سالب لصور تتعلق بالفن الفلورنسي وأن بعضها لا يعوض.

وفي مناطق أخرى في المدينة كانت الأضرار جسيمة أيضاً منها أرشيف دولة توسكانا من القرن الرابع عشر وحتى عام ١٨٦٠ وأرشيف صحف القرن التاسع عشر ـ وهي خسارة تعسر دراسة « الريزورجيمنتو » (Risorgimento) بشكل مفصل ـ والمجموعات الأترورية في متحف الآثار والقطع الموسيقية ل « سكار لاتي » (Scarlatti) والأوراق الشخصية التي تخص « أميريغو فيسبوتشي » (Amerigo Vespucci) ـ المنقب الإيطالي الذي وهب اسمه لاميركا ـ وإحدى أولى لوائح الفن الغربي أي لوحة « الكروسيفكسيون » (Crucifixion) ل (Cimabue) « سيمابو » (١٢٤٠ ـ ١٣٠٢).

وكان للمكتبات النصيب الأكبر في الأضرار. فلأيام عديدة بقي حوالي ستة ملايين مجلد مغمورة بالماء والوحل في الأرشيف الوطني والمكتبة الوطنية. أنها لخسارة ضخمة كادت تؤدي إلى عواقب مأساوية على مستقبل بعض الدراسات والأبحاث. فأرسلت فوراً مساعدة دولية كبيرة مع عدد من الخبراء جاؤوا من الدول الأوروبية المختلفة ليقدموا النصائح والمساعادت. وبالرغم من وصول هذه الإغاثات ـ قد تتطلب سنوات طويلة من العمل. وأصبح بعض المؤلفات بعد إصلاحه قاسيا كالقرميد بسبب الغراء المستعمل لا لصاق صفحات الكتاب التي ذابت في الماء وتحولت إلى طبقة من الدبق. فكان لا بد من تنظيف كل مجلد ثم تجفيفه ومسحه بمواد كيماوية لمنع العفن ثم قراءته من جديد. وكان من

الضروري إنجاز عمل الإصلاح هذا بأسرع وقت ممكن حتى لا تتلف الكتب بشكل تام لذلك أعطيت دروس مكثفة لمجموعات من الطلاب الذين خضعوا لمراقبة خبير لواحد. إن عملية الانقاذ هذه قد استرعت اهتمام العالم بأسره ولكن سكان المناطق المنكوبة اهتموا بالحصول على اعتمادات تسمح لهم بالانطلاق من جديد. فدمرت ٨٠٠ بلدية وأتلفت ٢٢ ألف مزرعة ومنزل وفقد ٥٠ ألف حيوان وتعطلت ملايين الجرافات. قدرت الخسائر الإجمالية بالمليارات وبلغ عدد الضحايا في إيطاليا بأكملها ١١٢ ضحية.

في فلورنسا وبعد مرور خمسة عشر عاماً على وقوع الكارثة كان الناس يعملون بكد لانقاذ المشردين وإعادة الموظفين إلى أعمالهم وتنظيف مدينتهم الجميلة. ومع ذلك لم ينتظروا خدمات من الحكومة لأنهم كانوا يدركون جيداً مضار تكدس الأوراق القديمة. وقال مراسل صحيفة «التايمز» في لندن بأسلوبه السهل والمريح: «ارتفع البأس التوسكاني فوق ركام المدينة المنعم عليها». كما لاحظ نقطة هامة: إن «البيتنيكس» (Beatniks) الذين طالما انتقدهم أجدادهم إذ اعتبروهم كسالى ـ هم الذين ساهموا في عمليات الانقاذ بكامل قواهم. أضاف «إن البيتنيكس هم أفضل من البيروقراطيين».

وبعد مرور عام على الكارثة عاد الناس إلى منازلهم والى أعمالهم. فقد فتحت المتاحف أبوابها وكذلك المخازن الكبرى والمكتبات وقيل: «إن مدينة عصر النهضة الذهبي عادت تلمع من جديد». ولكن رغم العمل المكثف في مجرى النهر وعلى طول

حافته ورغم وضع نظام انذار متطور ضد الفيضانات استمر الخطر. أجاب أحد العمال عندما سئل: ماذا نفعل إذا أمطرت «بهذه القوة» قائلاً: «علينا أن نرجو ألا يحصل ذلك أبداً».

الهزة الأرضية في البيرو (١٩٧٠)

في المناطق التي تقع فيها الزلازل بسبب عوامل داخل القشرة الأرضية اعتاد الناس على العيش مع هذا الخطر وقبوله كجزء من وجودهم تماماً كما يتقبل سكان النصف الشمالي من الكرة الأرضية العيش مع إمكانية تساقط الثلوج في الشتاء.

تهيأ سكان البيرو لإمكانية وقوع الهزات الأرضية منذ عدة قرون خلت (هذا ما لاحظه الاخباريون الاسبانيون منذ عام ١٩١٩) وتعودوا على قبوله بطريقة فلسفية. ومع ذلك لم يتصور بعضهم أن الهزة الأرضية بمكن أن تكون مدمرة إلى هذا الحد الذي بلغته نهار الأحد الأول من أيار ١٩٧٠ ملحقة الأضرار على مسافة ١٠٠٠ كلم على شواطىء البيرو وفي جزء كبير من البلد نفسه ومهدمة العديد من المدن حتى ابادتها تماماً وإزالتها عن الخارطة وقاضية على ٥٠ ألف شخص على الأقل.

سكان البيرو شعب يهوى كرة القدم. عند الساعة الثالثة من بعد ظهر ذلك اليوم جلس معظمهم أمام التلفاز لمتابعة المباراة الأولى لبطولة كأس العالم. وبعد مرور ثلاث وعشرين دقيقة مخز مجرى النهر ثم فاض على عرض الشاطىء وعلى بعد ٨٠ كلم غربي «شيمبوت» (Chimbote) وهو مرفأ صيد حيوي يقطن إلى جانبه

٢٠٠ ألف مواطن. وكانت الأرض التي باتت عرضة للعديد من الضغوطات تبحث عن وضعية أفضل كـالـرجـل العجـوز الذي يتقلب في سريره. فارتفعت الأرض واهتزت على مساحة ٤٠٠ كلم على طول الشاطىء الممتد من « تروجيللو » (Trujillo) شمالاً إلى العاصمة « ليما » جنوباً فوقع زلزال ضخم بلغت قوته سبع إلى ثماني درجات على مقياس « ريختر » (Richter). وقد احس بالهزة من كانوا على بعد مئات الكيلومترات شمالاً وجنوباً وشرقاً وفي داخل البلد.

في البداية لم تقدر قيمة الأضرار بشكل صحيح. ففي « ليما » سارع الناس إلى الشوارع ولكم كان من حظ العاصمة ألا تتعرض للأضرار. ولما كانت الاتصالات مقطوعة فقـد مـرت سـاعـات عديدة قبل أن يعرف الناس أن « صنيع الله » هذا قد ضرب مدينة « شيمبوت » الواقعة على سهل ساحلي ضيق وكذلك المدن والقرى الداخلية في البلاد والواقعة في أسفل سلسلة « الاند » (Andes).

لم تتحدث التقارير الأولى عن ضخامة الكارثة فحكي عن « ٢٥٠ قتيلاً في شيمبوت » و« ١٥٠ في هوياراس (Huaras) ». ومع الوقت بدأت الحقيقة الرهيبة تنتشر: فقد دمرت مدينة شيمبوت وقضى ٢٧٠٠ شخص كما تضررت مدن « كازا » (Casa) و« هوينميه » (Huanmey) وسائر المدن الساحلية في حين بلغ عدد الضحايا الملايين. أما في داخل البلد فإن مقاطعة « كالوجون دو هويلاس » (Callejon de Huaylas) ـ وهي منطقة سياحية معروفة

بـ « سويسرا البيرو » ـ وكذلك مئات المدن والقرى المتغلغلة داخل الجبل فقد بقي مصيرها مجهولاً.

وتعطلت الارسالات الإذاعية بسبب الأضرار التي لحقت بالمحطة الكهرمائية في « هوالنكا » (Huallanca)؛ وانقطعت الطرقات بسبب انجراف التربة. وعند الصباح لما أرسلت طائرات مروحية لم يلاحظ الطيارون شيئاً. وارتفعت في الهواء سحب من الغبار ملايين الأمتار. لم يعرف أحد ماذا حصل في منطقة واسعة يظللها جبل ارتفاعه ١٧٧٠ متراً.

وبعد مرور ساعة على وقوع الزلزال بات واضحاً أن ضخامة الكارثة تفوق ما تصورته سلطات « ليما ». فاضطر رئيس الجمهورية الجنرال « ڤيلاسكو » (Velasco) إلى الإبحار باتجاه شيمبوت ـ لأن الطرقات والمطارات كانت مغلقة ـ وعند الصباح تفقد المدينة المدمرة وكذلك مدن « كسما » (Casma) و« كويشكو » (Coichco) قبل أن يتوجه إلى أحد المستشفيات القروية. وفي طريق عودته إلى « ليما » ناقلاً على متن سفينته عدداً من الجرحى ـ حاول زيارة « كالوجون دو هويلاس » ولكنه عجز عن بلوغها.

لم يجد الجنرال « ڤيلاسكو » في مدينة شيمبوت سوى ركام إذ دمر ٩٠ إلى ٧٠٪ من المنازل. وكانت المدينة القديمة من أكثر المدن تضرراً. وبالرغم من الجهود التي بذلها المنقذون فقد بقي العديد من الأشخاص تحت الأنقاض مجروحين أو محتضرين. أما الذين بقوا على قيد الحياة فقد نصبوا خيماً على الطرقات بسبب تشرد بعضهم وخوف بعضهم الآخر من العودة إلى منازلهم

والتعرض لهزة أخرى.

بلغت من « كالوجون دو هويلاس » شائعات لم تؤكد تحدثت عن مزيد من الدمار. وكانت الرؤية محجوبة لذلك عجز الطيارون الذين أرسلوا إلى مكان الحادث عن رصد طريقهم وبما أنهم لا يستطيعون الهبوط... أخيراً تمكنت إحدى أجهزة الراديو أن تبث من المنطقة المنكوبة: « لا تنسونا » ثم أشارت إلى أن مدينة « يانغاي » (Yungay) وجزءاً من منطقة « رنرهيركا » (Ranrahirca) قد شطبا عن الخارطة بسبب انجراف التربة من جبل « هوياسكاران ». وفي وقت لاحق أكد سلاح الجو أن جداراً من الوحل والثلج قد انزلق على طول منحدرات الجبل وانقسم إلى اثنين فوق نتوء صخري ثم « دفن » المدينتين.

وفي « يانغاي » تمكن بعض السكان من الاختباء في المقابر خارج المدينة فيما لم تصمد سوى شجرات النخيل الكبرى المزروعة على طول الطريق الرئيسية. أعلن أحد سائقي الطائرات المروحية أنه رأى عدداً من المدن التي تضم من ٢٠٠٠ إلى ٣٠٠٠ مواطن قد تحولت إلى كومات من الحجارة.

ولمدة يومين ونصف على التوالي لم تتمكن أية طائرة مروحية من الهبوط في المنطقة بسبب سوء الرؤية. فكان السبيل الوحيد للاتصال بالعالم الخارجي توجيه نداءات عبر الاذاعة إلى أن تمكنت أخيراً مئات المظليات من الهبوط.

ونظراً إلى اتساع مساحة المنطقة المنكوبة - والتي بقي قسم منها بمنأى عن الدمار - كان المنقذون بحاجة إلى العديد من الأيام

للوصول إلى الزوايا المعزولة. ومن المشاكل المطروحة مسألة معرفة نوعية حاجات السكان. ففي القرى الجبلية بقي ملايين من القرويين الهنود ولمدة اسبوع تقريباً بدون تدفئة أو غذاء أو ملجأ. وفي كل المنطقة كان المنقذون يسارعون إلى الشوارع التي لا يغطيها الركام ـ سيراً على الأقدام أو بالعربات أو بالشاحنات وذلك بحثاً عن مساعدة وعن ملجأ. أما من لجأوا إلى المدن القريبة ـ كهذين الشرطيين المجروحين مثلاً اللذين وصلا إلى «هوياراس» بعد مرور ثلاثة أيام على وقوع الزلزال ـ فلم يجدا فيها سوى أناس افقر منهم. وبقي عدد الضحايا يتزايد باستمرار.

وعلى الساحل استمرت عمليات الانقاذ وكانت المساعدات تصل من كل انحاء العالم ولكن المهمة صعبة جداً. وفي «شيمبوت» وبعد مرور خمسة أيام على وقوع الزلزال ورغم رائحة عفونة السمك التي كانت تتصاعد من معامل المعلبات المهدمة كان المنقذون يلجأون بعد إلى حاسة الشم لاكتشاف مكان وجود الجثث تحت الانقاض. وبقي عدد الضحايا في المناطق الجبلية ـ التي يبلغ طولها ٥٠٠ كلم وعرضها ٢٠٠ كلم ـ مجهولاً.

كان الخلاف سائداً. ومن حين إلى آخر كان الناس يشعرون باهتزاز خفيف. وعندما هزت الأرض من جديد ـ بعد مرور يومين على وقوع الزلزال ـ هرع السكان إلى الشوارع بملابس النوم وهم يمسكون رؤوسهم بين أيديهم وفضل كثيرون منهم تمضية ليلتهم في الهواء الطلق. وكانت المنازل «الجديدة» التي بنيت فوق ركام المنازل القديمة مصنوعة من القصبات وهي مواد غير مؤذية.

وكان البعض يخاف من الاستغراق في النوم إذ قيل ان البحيرات الجبلية قد تطوف وتحدث فيضانات رهيبة. ولحسن الحظ لم يتعرض السكان لهذه الكارثة الجديدة لأن المياه لم توقع سوى أضرار بسيطة مع أن العديد من الجداول تحول إلى سيول. كما لم يحدث أي مد وجزر لأن منسوب المياه في المحيط لم يرتفع الا عشرات السنتيمترات. ولكن انهيار الصخور والثلوج تسبب في أضرار جسيمة أهمها تلك التي دمرت مدن «يانغاي» و«رنرهيركا» والمدن والقرى الصغيرة المحيطة فقتل حوالي ٣٠ ألف شخص. وفي هذا اليوم - وعلى ارتفاع ١٥٠٠م فوق منحدرات جبل «هوياسكا» عاينت الكارثة مجموعة من المتسلقين اليابانيين المذعورين. بدأ انجراف الثلوج بشكل شبه عمودي - على علو ٣٠٠٠ م - عندما تساقطت كومة من الصخور الثلجية البالغ عرضها كيلومتراً واحداً وطولها ثلاثة كيلومترات. فراحت تغور في الواد بسرعة قدرت بـ ٤٠٠ كلم في الساعة وإن جزءاً من الثلوج التي انهمرت من قمة الطوف الجليدي قد جرف معه كميات ثلجية أخرى.

وصودف على طريق هذا الانجراف الثلجي وجود قرى صغيرة ومدن «يانغاي» في الغرب و«رنرهيركا» في شرقي نتوء صخري. وارتفعت فوق «يانغاي» تلة يبلغ علوها ٣٠٠ م سحلت بسبب انجراف الثلوج ونقلت إلى الجهة الثانية من الوادي. كما حصلت انجرافات أخرى اغلقت الطرقات وبخاصة في المناطق الساحلية فشكلت حاجزاً على مجرى نهر «سانتا» في «ريكوها» (Recuhat) ودمرت عدداً كبيراً من المنازل وكانت

أغلبية هذه الانجرافات تحصل على مراحل فيتسنّى للناس أن يهربوا. ولسوء الحظ استحال على الهاربين النجاة من الانجراف الثلجي القاتل في مدن «يانغاي» و«رنرهيركا». وفي خلال السنوات الثمانية الماضية كانت مدينة «رنرهيركا» وسبع قرى أخرى ضحية الـ «نيفادو» (Nivado) وهو طوف جليدي ضخم لجبل «هوياسكاران» وقد انهار قسم منه وقضى على ٣٠٠٠ شخص.

وعلى الأرض سرعان ما عادت الحياة إلى طبيعتها. فإن الضجيج الذي يحدثه تحرك الناس وهم يحاولون إعادة بناء حياتهم قد حل محل سكون الموت الذي يخيم على المدن المدمرة. وفي ٢ حزيران تغلبت البيرو على بلغاريا في مباراة كأس العالم وأراد الشعب أن يهتف فرحاً ويرفع علم البيرو الأحمر والأبيض فوق الأنقاض التي ما زالت تأويهم.

حاول العديد من المشردين أن ينظموا حياتهم وهم يدركون أنهم سيبقون على حالهم وقتاً طويلاً. وكان كثيرون منهم بدون وظيفة. أما الشباب فكانوا يضعون أكياسهم على ظهرهم ويتوجهون إلى عاصمة الصناعة السكرية «تروجيللو». وسأل احدهم «لماذا نعيد إعمار هذه المنطقة؟». في الواقع ومع توقف التجارة في القرى وقلة الوظائف ذات المردود الضئيل داخل المزارع يمكن فهم ردات الفعل هذه. مرة أخرى كان سكان الجبل الذين لا يعيشون إلا بهذه الطريقة هم الذين عانوا من هذه الكارثة أكثر من غيرهم.

قلقت مدينة البيرو وغيرها من بلدان العالم من المساهمة في إعادة الإعمار. وقد شجعت سلطات البيرو مجيء الصحافيين والوجهاء الأجانب ليخبروا في بلادهم ما رأوا فيحثوا المواطنين على اظهار مزيد من الكرم.

عندما تقع كارثة ما يطرح دائماً التساؤل نفسه: «ما الذي كان ينبغي فعله لتجنب حصول ذلك؟». عندما تكون الكارثة طبيعية كالهزة الأرضية التي ضربت البيرو والجواب هو: «أشياء قليلة جداً». فينبغي على الإنسان ان يكون يقظاً وهذا يتطلب سهراً مستمراً. وفي بلدان كثيرة كانت الأعاصير والفيضانات وانهيارات الثلوج تنذر بوقوعها. ومع أن الإنذار قد يأتي أحياناً متأخراً يمكن انقاذ بعض الأرواح. إن التنبؤ بوقوع هزة أرضية صعب ولكن عدد الكوارث الكبرى والمتزايدة التي عانى منها العالم يجعلنا ندرك ان الأبحاث المتعلقة بالوقاية وبوسائل الإنذار باتت أمراً حيوياً هاماً.

إنه من الممكن التحقق من حتمية حدوث هزة أرضية عن طريق تسجيل تغيرات المجال المغنطيسي للأرض وعمله الزلزالي وضغط القشرة الأرضية وانحنائها. وفي بعض الأحيان يمكن مواجهة انهيار الثلوج بواسطة المتفجرات كما أن اللجوء إلى تقنيات الحفر ـ إلى جانب المتفجرات ـ قد يحدث تحركات في الأرض تطلق شيئاً من الضغط الداخلي. ولكن ما زالت هذه التقنيات تشكل إلى اليوم «علماً متلعثماً» وبقيت «يد العملاق» تحطم وتدمر العالم بأسره.

تعلم الناس دروساً كثيرة من كارثة البيرو. فبات واضحاً ان الأضرار ربما كانت أقل أهمية لو بنيت المنازل بشكل أفضل أو كان موقعها مختلفاً. ففي المنطقة الأكثر ضرراً لوحظ أن المنازل المدمرة بشكل كثيف هي المبنية بمواد رديئة أو المشيدة على أرض غير ملائمة أو على أساسات سيئة. فقد فتح الزلزال شقوقاً في الأرض الترابية والطينية ورفع مستوى المياه الجوفية. وعلى العكس فإن الأبنية المشيدة على أرض صخرية تعرضت لأضرار بسيطة. وفي «هوياراس» مثلاً فإن المدينة القديمة المبنية على طمي النهر تضررت كثيراً. أما الاحياء الحديثة المبنية على الصخور التي دفعها انهيار الأرض عام ١٩٤١ فقد تعرضت لأضرار بسيطة. وان المنازل المصنوعة من القرميد الخام تضررت أكثر من تلك المصنوعة من القرميد المشوي أو الباطون. ومع ذلك انهار بعض الأبنية المصنوعة من الباطون بسبب رداءة البناء.

مقتل نجوم كرة القدم

قتل ٨ من نجوم كرة القدم منهم ٤ لاعبين عالميين من الانكليز اضافة إلى ١٥ شخصاً عندما تحطمت طائرة تابعة للخطوط الجوية البريطانية الأوروبية فيما كانت تقلع من المدرج المجلد في مطار ميونيخ في المانيا في ٦ شباط ١٩٥٨. كان اللاعبون - وهم جميعهم من (Manchester United) عائدين منتصرين من مباراة لكأس أوروبا جرت في بلغراد في يوغوسلافيا.

التسمم الجماعي في العراق (١٩٧١ ـ ١٩٧٢)

إن الاجراءات اليائسة التي اتخذت في العراق خلال شتاء ١٩٧١ - ١٩٧٢ لحل مسألة المجاعة القاتلة قد أدت إلى كارثة أكبر. فبعد عامين من الجفاف الرهيب اتخذ الحكم اجراءات اعتبرها صحيحة لتأمين الحبوب لعشرة ملايين شخص من دون الأخذ بعين الاعتبار عوامل الضعف البشري كالجشع ونفاد الصبر. نتج عن ذلك ما اعتبر اهم حادثة تسمم جماعي في التاريخ وأدت إلى وفاة أكثر من ٥٠٠٠ شخص وعشرات الآلاف من المشوهين.

في العهد القديم وقبله كان سكان ما يعرف اليوم بالعراق من أكثر سكان العالم تحضراً. وكانت مدينة «بابل» عاصمة ما بين النهرين وهي المنطقة الممتدة من دجلة إلى الفرات وهي أيضاً «بابل التوراة». مر الزمان وتتالت العصور وظهرت حضارات جديدة وطرق عيش مختلفة وشقت الأمم طريقها نحو الازدهار. ولكن العراق بقي دولة زراعية إلى حد بعيد يجني رزقاً ضئيلاً من أرض قاحلة تسحقها الشمس. وكان صيف ١٩٦٩ و١٩٧٠ جافاً أكثر من المعتاد فكان الحصاد شبه معدوم مما استلزم فتح المستودعات ليتمكن الشعب من الحصول على قوته. وفي عام ١٩٧١ خفت كمية الأطعمة المخزنة بشكل مأساوي.

قررت الحكومة العراقية استيراد الحبوب لسد العجز. وكان أفضل أنواع الحبوب في السوق هو الـ «ميكسيباك» (Mexipak) الذي يعطي مردوداً كبيراً وطور زراعته في المكسيك صاحب جائزة نوبيل الأميركية «نورمن بورلوغ» (Norman Borlaug).

فطلب العراقيون ٧٣ ألف طن من شركة أميركية ويستكمل هذا المبيع بـ ٢٢ ألف طن من الشعير للمقاولين الأميركيين في الجهة الغربية للبلاد. ولكن العراق أصر على أن تعالج الحبوب بالطرق الكيماوية من أمراض النباتات ولعل الطريقة الفضلى لذلك هي استعمال مادة الـ (Dicyanodiamide au methylmercure).

عدلت اميركا وكندا ومعظم البلدان الأوروبية عن استعمال العلاجات المرتكزة على الزئبق بعد التحذيرات المتشددة التي أطلقت في السويد والباكستان والغواتيمالا في الخمسينات. في الواقع أن هذه المادة السائلة الفضية اللون قد تكون فعالة لمكافحة أمراض النباتات ولكنها فتاكة بالنسبة إلى الإنسان والحيوان وبخاصة إذا ابتلعت. عاني العراق من تسمم جماعي بسبب الزئبق عام ١٩٥٦ و١٩٦٠. ولكن في بلد تعتبر فيه زراعة الحبوب أمراً حيوياً إلى هذا الحد لا تستطيع السلطات أن تسمح لنفسها بانتظار اكتشاف جديد وأكثر فعالية لمعالجة الحبوب.

في ١٦ أيلول ١٩٧١ وصلت السفينة الشاحنة «ترايد كرير» (Trade Carrier) التي ترفع علم ليبيريا إلى مرفأ البصرة جنوبي العراق وعلى متنها حمولة كبيرة من القمح والشعير. كانت الحبوب زهرية اللون بسبب معالجتها بالزئبق وقد كتب على كل كيس من الأكياس تحذير معين. فعلى أكياس القمح الآتية أساساً من المكسيك تقرأ باللغة الاسبانية: «No usarla para alimento» ولكن أكياس الشعير كانت تحمل التحذير نفسه باللغة الانكليزية: «Do not use for food». كما رسم عليها جمجمة تعلو عظمتين

متتاليتين وكتب تحتها بخط ضخم: «Poison treated».

لسوء الحظ كان عدد قليل من العراقيين يتكلم الاسبانية أو الانكليزية فكان هذا الجهل مميتاً وكذلك طريقة توزيع الحبوب التي اعتمدتها السلطات. قيل للمزارعين أنهم لن يدفعوا ثمن الحبوب إلا بعد الحصاد في السنة المقبلة. نتيجة لذلك قرر معظمهم أن يكونوا مديونين لمدة سنة فيبيعون القمح الذي تعبوا في تربيته ويملاءون مخازنهم من القمح «المجاني». وقد نسي الكثيرون منهم أن يحتفظوا بالقمح الذي حصدوه ليصنعوا منه الخبز في الشتاء.

أمر سائقو الشاحنات بالتوجه مباشرة من المرفأ إلى مستودعات التوزيع ولكن بعضهم وصل وقد خسر جزءاً من حمولته ففسر للموزعين انه تعرض للسرقة وهو في طريقه إليهم. ويجهل بعض الموزعين أوامر الحكومة التي تقضي برفع وثيقة إلى المستلمين يعترفون بموجبها بأنهم حذروا من أن الحبوب قد عولجت بالزئبق. تحذير اضافي: استأجرت الحكومة طائرة لتوزع ٥٠٠ ألف منشور تحذيري في المناطق الريفية. لم تكن هذه الطريقة الفضلى لتحذير السكان الجائعين من مخاطر استعمالهم هذه الحبوب لغير الزراعة.

فسرعان ما لجأت الزوجات والأمهات في العراق إلى المخازن لتحضير الخبز البيتي. وقد أخبر الناجون المسؤولين في المستشفيات أن هذا الخبز كان أفضل خبز يتناولونه: أسابيع معدودة تكفي لتظهر النتائج! فقد راح الأطفال والكبار يتقيأون بشدة. وعندما

يصل الزئبق إلى الدماغ وإلى الجهاز العصبي بكامله يغمى على البعض ويعجز البعض الآخر عن الوقوف عن تنظيم حركاته.

كانت أكياس الحبوب تحتوي على ارشادات تتعلق بكيفية التصرف في حال ابتلاع الحبوب: «اشرب الحليب أو بياض البيض مخفوقاً مع الماء ثم ملعقة كبيرة من الملح المذوب في الماء الفاترة إلى أن يصبح لون السائل القيء فاتحاً. اشرب من جديد الحليب أو بياض البيض مع الماء. اتصل بالطبيب.» ولكن هذه التعليمات كتبت بالانكليزية. وكان المرضى في حالة خطرة فلم يستطيعوا مناداة أحد وقد يكون من حسن حظهم أن يمر بهم جيرانهم ويجدوهم مطروحين في فراشهم فينقلوهم إلى المستشفى.

وفي عيد الميلاد ملأ القرويون المتسممون مستشفيات المدن الكبرى. وفي شهر كانون الثاني اعلنت الدوائر الصحية في المقاطعات الأربعة عشرة أنها تستقبل مئات المرضى يومياً. ونشرت الحكومة تحذيرات جديدة وطلبت إلى الشعب أن يعيد الحبوب إلى مستودعات التوزيع وكررت أنه ينبغي الا يموت الإنسان والحيوان بهذه الطريقة وان كل مخالفة ستعاقب بالموت.

وبعد مرور شهر اتخذت الأزمة بعداً جديداً فقد وجدت اللحوم المسممة في الملحمات. وان المزارعين الذين اطعموا قطيعهم الحبوب الزهرية اللون حاولوا التخلص من الحيوانات المريضة قبل ان تخسر المزيد من وزنها. كما اغلقت الحكومة كل المسالخ ومنعت استهلاك اللحوم الطازجة أو المثلجة لمدة شهرين. ومدد بعض العراقيين فترة المنع هذه فهبطت أسعار المنتوجات المسموحة وغير الخطرة.

تحدثت الاحصاءات الرسمية عن ١٥٣٠ حالة تسمم و٤٥٩ قتيلاً في المستشفيات. ولكن الخبراء اعطوا أرقاماً أكثر ارتفاعاً. «ادوار هوغز» وهو مراسل صحيفة «ول ستريت جورنال» (Wall Street Journal) وفي الـ «تايم مغازين» (Time Magazine) ومتخصص في شؤون الشرق الأوسط - كتب في صحيفة الـ «سنديه تايمز» (Sundy Times) الانكليزية عام ١٩٧٣ ان الأبحاث التي قام بها وقابل خلالها الأطباء والموظفين تدفعه إلى الاعتقاد بان «عدد الموتى بلغ ٦٠٠٠ وربما ١٠٠ ألف مريض. وان معظم المرضى لم يغادروا أبداً قراهم كما دفن الموتى بدون أن تنقش قبورهم».

كما شرح «هوغز» ما رأى عندما زار العراق بعد مرور يومين على الكارثة: «لم توفر الضحايا أي شارع بين مدينتي دجلة والفرات فقد غابت عائلات بكاملها. كما قمت بزيارة قرية مهجورة فوجدت الناس كلهم أمواتاً أو أنهم فروا منها. فلم استطع معرفة اسمها إذ لم أجد أحداً اسأله ما عدا امرأة عجوز صادفتها على الطريق. فراحت تئن وأشارت باصبعها إلى المدينة التي نراها عن بعد ونعبت: «طبيب طبيب».

ولعل الموتى لا يحسدون. أضاف «هوغز»: «وصلنا إلى مفترق طرق فصرخ السائق وتوقف. وجدنا عدداً من الشباب بين السادسة والثانية عشرة من عمرهم مشوهين وهم يحاولون اللعب بكرة القدم ويعجز بعضهم عن الوقوف على رجليه فيما كانت عيون الآخرين تائهة. تقدم الأصغر سناً مترنحاً باتجاه الكرة ولكنه

فقد توازنه عندما ضربها فسقط على الأرض وصرخ متذمراً. وعندما تقدم صبي آخر باتجاه الكرة فاتحاً ذراعيه سقط على الأرض قبل التقاطها ـ ولاحظنا انه أعمى».

وحده العلم أفاد من هذه الكارثة. فبعد أن أخرج آخر مريض من المستشفى وقد عجز الأطباء عن إعادة حاسة النظر للمصابين أو حاسة السمع أو التوازن ـ طلبت الحكومة إلى فريق من جامعة «روكيستير» (Rochester) في مدينة نيويورك ان يقوم بدراسات حول تأثيرات هذه الكارثة. واكتشف الخبراء بقيادة «د. توماس كلاركسون» ان الأمهات الحوامل قد ينقلن الزئبق إلى الجنين وإن مادة الراتنج (Resine) تساهم في إخراج الزئبق من الجسم.

ولكن لم تكتشف بعد أي وقاية ضد الزئبق. فإلى أن يجد تجار الحبوب علاجاً أكيداً وإلى أن يكتبوا التحذيرات على أكياسهم بلغة الشاري ويصبح المستهلكون أكثر تيقناً ـ سيبقى خطر حصول كارثة رهيبة مماثلة قائماً في البلدان المتخلفة.

انفجار طائرة

General Organization Of

انفجرت طائرة على علو ٣٠٠٠ متر فوق غابة البيرو في ٢٤ كانون الأول ١٩٧١ وتسببت في مقتل ٩١ شخصاً من الركاب والطاقم. لم تنج الا امرأة واحدة هي «جوليان كيوبك» (Juliane Keopcke) البالغة من العمر ١٧ عاماً. كانت تجلس عند بدن الطائرة فدفعتها عند انفجار هذه الاخيرة عواصف استوائية متصاعدة فلم تسقط ونجت وعثر عليها سكان المنطقة بعد عشرة أيام.

حريق في السمرلند في جزيرة «مان» (١٩٧٣)

ان السياح الذين يأتون إلى جزيرة «مان» (Man لتمضية عطلتهم يعتبرون السمرلند حلماً بات حقيقة. ويعتبره اداريوه «أول مركز عائلي للتسلية في بريطانيا لا يتأثر بالظروف الجوية». وأضافوا بفخر انه أكبر مركز مسقوف للتسلية في العالم. يتألف المبنى من ست طبقات مشعة ومجهزة تحت مشمسة على شكل هرم فيستطيع السياح رغم رداءة الطقس ان يلعبوا بالآلات النقدية وغيرها من الألعاب الالكترونية وبالبينغو كما يمكنهم ممارسة السونة أو الاسترخاء داخل الحانات الستة والمطعم أو الاستلقاء على الكراسي الطويلة وهم يشاهدون منظراً معيناً فيما يستمتع أولادهم بالاحتفالات الشعبية أو يلعبون بالمزلاج ذي البكرات على أنغام موسيقى الديسكو في الطبقات السفلى.

وقد سر أعضاء مجلس بلدية «دوغلاس» - عاصمة الجزيرة - لانجازهم هذا الاستثمار الذي تبلغ قيمته مليوني ليرة استرلينية. ولكن استاء البعض عندما وجب تغيير قواعد الاعمار السارية في الجزيرة مع ان المركز - منذ انشائه - لم يفتقر يوماً من سكان الجزيرة الـ ٥٦ الفاً. كما تردد إليه أكثر من ٥٠٠ ألف سائح خلال صيف ١٩٧٢.

ولكن في مساء الثاني من شهر آب ١٩٧٣ أي بعد مرور ٢٥ عاماً على تدشين المركز تحول هذا الحلم المربح فجأة إلى كابوس قضى على ٥٠ شخصاً من بينهم عشرة أطفال. فبعد وقوع رذاذ ثلجي انتقل ٣٠٠٠ سائح إلى وسط البلاد أي إلى الجهة الشمالية

للبحر. وكانت هذه البناية البالغ ارتفاعها ٣٠ متراً تتسع لعدد أكبر من اللاجئين ولكن آخر الواصلين وجدوا معظم الحانات مزدحمة. ففي أوسع حانة «الماركي شو» (Marquee Show) كانت فرقة موسيقية مؤلفة من ثلاثة أشخاص تسلي الجموع المحتشدة في غرفة زجاجية.

وفي الخارج كان لاعبو البينغو يحدقون في أوراقهم وهم يستمعون إلى قهقهة الشاربين وثرثرتهم. وفي الطبقات السفلى كان فارس الاسطوانات «جوني سيلفر» يقدم فرقة جديدة ستغني أنغاماً رائجة. ثم علا صوت «وليم هيفين روبيرتس» - وهو مدرس في وينزفورد» (Winsford) - فوق كل هذا الضجيج وقال: «ثمة حريق في الخارج». بعد ذلك تذكر السيد «روبيرتس» أن البواب لم ينتبه في بادىء الأمر إلى ما قاله ثم وجه نداءه بالمذياع الظهري. توجه السيد «روبيرتس» نحو جدار المبنى ليرى إن كان يستطيع المساعدة في اخماد الحريق. ضحك «ايريك تايلور» عازف الارغن في الفرقة الموسيقية الثلاثية - البالغ من العمر ٥٠ عاماً وقال لزملائه: «يقولون ان ثمة حريقاً بسيطاً فلنعزف «البو دانوب بلو» (Beau Danube Blue)! ولكن المستمعين بدأوا يقلقون فغادر بعضهم مقاعدهم ليعودوا مخجولين بعد أن قال أحد موظفي السمرلند مبتسماً ان ما حدث كان مجرد احتراق مقلاة.

وكان «كين هاردينغ» المدير التقني في المركز يعطي توجيهاته للرجال الذين يخمدون الحريق. وكان الموظفون الواقفون في

الخارج يحاولون اطفاء النيران المشتعلة داخل كشك مهجور يمكن بلوغه عبر درج حلزوني مصنوع من الباطون. يقع الكشك داخل السمرلند وكان «هاردينغ» يخمد الحريق المشتعل في داخله بواسطة الملهاب ثم طلب إلى زملائه إبعاد الكشك بواسطة عصي الاعلام. ولكن فات الأوان. أخبر «هاردينغ» في وقت لاحق: «بدأت ألسنة النيران التي بلغ ارتفاعها من ٦ إلى ١٠ أمتار تحرق جدار المبنى الرئيسي الفولاذي. وقد رأيت الفولاذ ينتفخ ثم ينطوي تحت تأثير الحرارة فسارعت إلى اطلاق الانذار».

في الطبقات العليا قرر الزبائن ان كثرة الدخان مبرر كاف لذهابهم. ولكن ما إن دنوا من السلم حتى ازدادت كمية الدخان. كما انتشرت ألسنة اللهب المتصاعدة من حريق الكشك تحت سقيفة المطعم ثم بلغت داخل المبنى واتسعت رقعتها تحت القنطرة التي جمعت فيها العاب الفليبرز. بقي الدخان الأسود مرفقاً بالشعل النارية يتصاعد كالإعصار حتى بلغ القبة البلاستيكية فاضطر الهاربون إلى العودة على أعقابهم وإلى الاصطدام بالذين تبعوهم. فجأة اختلطت الملابس بالضفائر. فالأولاد والأطفال الذين رموا من فوق درابزين الدرج وجدوا أنفسهم بين أيد صديقة. ولكن حاول آباء آخريون أن يخترقوا هذه الجموع بحثاً عن أفراد عائلتهم.

أخبر أحد الناجين: «انتشرت النيران في كل مكان خلال ثوان معدودة وراحت النساء تعول بحثاً عن أولادهن. فكانت الفوضى في أوجها. اعلن آخر: «كان الأطفال يبكون وينادون

آباءهم وأمهاتهم فيما الأهالي ينادون صغارهم وهم يجهلون مكان وجودهم. إنه لمشهد لا يحتمل». قالت امرأة تملك متجراً في المبنى: «سارع الجميع إلى المنافذ وقد سقطت على الأرض بسبب هذه الفوضى واحسست ان الناس يمرون فوقي. ويبدو أنني سقطت فوق طفلة صغيرة ولكنني تمكنت من نقلها إلى زاوية آمنة».

اخبرت «وين برايس» مديرة مركز السونة الموجود في الطبقة الأولى: «ملأ الدخان الأسود المبنى ثم اندفعت ألسنة النار باتجاهنا فسارعت إلى صالة السونة وطلبت إلى الناس الانصراف. فجأة اجتاح طبقتنا جدار من النيران ولكنني تمكنت من الفرار عبر منفذ النجدة ولا أعلم ما إذا استطاع كل من كانوا في السونة من الفرار بدورهم لأنهم كانوا كلهم بثيابهم الداخلية».

في الطبقات السفلى هرب الأولاد من حلبة الرقص. وفي وقت لاحق قالت الفتاتان «شارون ولتر» و«شارون سميث» وهما في الرابعة عشرة من العمر: «حاولنا الخروج من الباب المؤدي إلى الجهة الخلفية للمبنى ولكننا لم نتمكن من فتحه. وكان البلاستيك المحترق يسقط من السقف وقد كسانا أحدهم بالأغطية. أخيراً خرجنا من باب جانبي. كما كسر أحدهم نافذة ليهرب وقفز رجل ما زال يحتذي المزلاج ذي البكرات من نافذة اخرى». كان ذوو «شارون سميث» ينتظرون في الخارج وقد غمرهم القلق. تذكر السيد «سميث»: «فقدت زوجتي وعيها مرتين أو ثلاث مرات واعتقدت انني لن أجد الفتاتين يوماً على قيد الحياة».

تمكن فارس الاسطوانات «جوني سيلفر» من حماية ٢٠٠ شاب ثم عاد ليحاول انقاذ الآخرين ولكنه جرح بشكل خطير في جنبه فيما كان يحاول انقاذ طفل رمي من الطبقات العليا. ومع ذلك لم يكن هو البطل الوحيد فإن المدير الفني «تيد اولدهام» قد شق فتحة كبيرة في الحائط ونقل عبرها الأطفال إلى أيدي المنقذين الواقفين في الخارج من الجهة المقابلة له. وإن الموظف الارلندي «نويل كيفلي» الذي يبلغ طوله ١,٩٥ متراً قد رفع الأولاد عن الأرض ورماهم إلى الخارج عبر الأبواب الأمامية. وقال أحد زملائه في وقت لاحق: «لقد انقذ ٥٠ إلى ٦٠ طفلاً وكان كل من حوله يداس وهو - رغم طول قامته - سقط على الأرض مراراً».

ازداد هلع الهاربين عندما لاحظوا ان بعض المنافذ مقفلة. وقد خلع الموظفون الأبواب المؤدية إلى حوض السباحة المجاور «الأكوادروم» لأبعاد بعض الذين لفتهم النيران. كما كسر السياح بابين زجاجين ليتمكنوا من الفرار. قال «الين سندهان» البالغ من العمر ١٧ عاماً وهو من سكان «سلفورد» في «لانكاشير»: «حاولت خلع ثلاثة منافذ كانت مقفلة أو مغلقة بسلاسل حديدية. وقيل لي في ما بعد أن الأبواب اغلقت بهذه الطريقة منعاً للاحتيال. فخاف كثيرون عندما رأوا الأبواب موصدة وهبوا يقرعون بدلاً من الهرب بحثاً عن مخرج آخر ففكرت ان هذا الوقف الذي أضاعوه قد تسبب في موتهم».

أخبر «سام فار» وهو من سكان «بيلفاست»: «هرب

كثيرون عبر الأبواب المزججة على جانب المبنى وكان الطقس حاراً جداً إلى حد ان الزجاج بدأ يذوب. رأيت رجلاً يشتعل شعره ويذوب معطفه على ظهره وهو يحمل طفلاً بين ذراعيه ويركض». كانت السيدة «اليزابيت آرثورز» وهي ايضاً من سكان «بيلفاست» - تشرب كأساً مع زوجها في «الماركي بار» فيما كان أولادهما الخمسة يتسلون في الطبقات السفلى. قالت: «سارعنا إلى مغادرة الحانة قبل سقوط السقف. وإن الأطفال الذين كانوا يحتذون المزلج ذا البكرات عجزوا عن الركض باتجاه المنافذ». وأضاف زوجها «بيتر»: «كان حوالي ١٠٠ شخص مبطوحين على الأرض حيث سقطوا وهم يعولون ويصرخون. إنها الفوضى. كانت بوابات النجاة موصدة وحاول الناس خلعها أو كسر الجزء المزجج منها. وقد زحف البعض على من سقطوا أمام الأبواب وكنا نسمع حتى «طقطقة» الأضلع!».

عندما اندلع الحريق كان «روبير بور» البالغ من العمر ٤٠ عاماً وهو من سكان «سكيلميرسدال» في «لانكاشير» - يتهيأ وزوجته للدخول إلى السمرلند. «كان الجحيم أمامي. فقد قمت بمساعدة امرأة جرح وجهها - على الخروج من مدخل المبنى الذي تحول إلى نار وجمر. ولما عدت لمساعدة امرأة أخرى حرقت رجليها - دوى انفجار قوي طرحنا أرضاً وكنت أبعد عن المدخل الرئيسي امتاراً قليلة ومع ذلك استحال علي التقدم لنجدة أي كان إذ انتصب أمامي جدار ناري بكل معنى الكلمة ولم يستطع أحد الخروج من هنا».

أما من تمكنوا من الخروج فقد قبعوا في المنتزه يبكون

وينظرون إلى الناجين الذين فروا من الألسنة النارية وهم يبحثون عن قريب أو صديق. كما نقل المصابون الذين هم في حالة خطرة إلى مستشفى « نوبل دو دوغلاس » (Noble de Douglas) بواسطة سيارات الاسعاف أو السيارات الخاصة.

أسرع السياح وسكان الجزيرة إلى مكان الحريق لمساعدة رجال الاغاثة. فقدموا المساعدات الأولية واهتموا بركام الأوراق الادارية القديمة. أعلن مدير فندق « بالاس » المجاور أن كل من كانوا في غرفة الطعام غادروها وهرعوا إلى السمرلند ليقدموا المساعدات المطلوبة. هذا ما فعله كذلك سائقو التاكسي وموظفو الفنادق والعديد من المتطوعين. « طلبنا متبرعين بالدم فتقدم فوراً عشرون شخصاً من نزلاء الفندق كان بعضهم بلباس السهرة... فنسوا العطلة والعشاء ليفكروا فقط بزملائهم ».

إن الحريق الذي كافحه ٩٦ اطفائياً من أصل ١٠٦ يعملون في الجزيرة قد أخمد بعد ساعة تقريباً. كما عثر في المبنى على ١٢ جثة على سلم نجدة ضيق وبدون تهوئة فمات هؤلاء خنقاً. وعلى سلم آخر ضيق كالسابق احترق ١٣ سائحاً أو ماتوا بعد ان داسهم الهاربون. أما الساقي « غراهام هاردينغ » البالغ من العمر ١٩ عاماً فقد تسلل تحت مغسلة الصحون في المطبخ وتغطى بلباس مبلل. فبقي حياً لكنه فقد وعيه.

لم يكن زملاؤه السبعة محظوظين مثله. فإن التعرف إلى الجثث المحروقة والموضوعة على مدخل كنيسة القديس جاورجيوس كان عملية صعبة بالنسبة إلى العائلات. وأعلن أحد رجال الشرطة انه

يشفق على الأهل الذين يمرون أمام الجثث وقال: « إن الوضع اسوأ مما كان عليه أيام الحرب ».

عثر من بين الضحايا على « فريديريك وفرانس الين » اللذين أتيا إلى دوغلاس للاحتفال بالذكرى الـ ٢٥ لزواجهما. إن معظم الضحايا هم من شمالي انكلترا من « الالستر » (Ulster) ومن ايرلندا الشمالية. وبما ان جزيرة « مان » تقع في بحر ايرلندا بين هذين البلدين فقد أعلن الحداد.

استاء سكان جزيرة « مان » لأن الجزيرة لم تتعرض يوماً لكارثة مماثلة. وسرعان ما حل الحزن محل الغضب. كيف تضرب كارثة كهذه مبنى هو مبدئياً غير قابل للاحتراق ويعتبر اضخم مبنى في الجزيرة منذ قرن مضى؟ ولكن بدا واضحاً أن مادة « الاوروغلاس » (Oroglas) وهي نوع من البلاستيك استعمل كثيراً في بناء السمرلند ـ هو المسؤول إلى حد ما عن امتداد الحريق بشكل سريع. كما لاحظ المتعهدون الانكليز انه لا يمكن استعمال هذه المادة في مكان آخر بسبب قواعد الاعمار الصارمة التي لا بد من احترامها. أعلن « رونلد ميلر » الموظف المسؤول عن الوقاية ضد الحريق في لندن: « إن البلاستيك يسبب دائماً المشاكل ». فدخانه كثيف جداً وسام ويقذف في كل الاتجاهات قطيرات مشتعلة تساهم في امتداد الحريق. فلو اطلعت على خرائط مبنى السمرلند قبل بنائه لكنت نصحت باصرار بعدم استعماله ».

عينت حكومة الجزيرة لجنة تحقيق استمعت إلى ٩١ شاهداً في خلال ٤٩ يوماً واستنتجت ان ما حدث يعود إلى أخطاء كبيرة

ومتعددة ارتكبها البشر بدون تصميم مسبق. واعلنت اللجنة أن الحريق اندلع مصادفة وعن غير قصد عندما كان ثلاثة أولاد يلعبون في الكشك القديم. في بادىء الأمر لم تكن الشعل النارية لافتة للنظر قبل أن تندلع بعنف في قنطرة الفليبرز. فتحول الحريق إلى محرقة بعد اشتعال ٣٠ طناً من اسقفيات والعارضات إضافة إلى مادة «الاوروغلاس» السريعة الالتهاب. وكان بالإمكان مكافحة الحريق منذ ظهور الدخان وذلك بواسطة جهاز اطفاء اوتوماتيكي يبلغ ثمنه بضعة ملايين ولكن السلطان المحلية لم تصر على تركيب جهاز مماثل.

إن تقارير اللجنة قد أدهشت سكان الجزيرة الذين خافوا من أن تشل الكارثة حركة السياحة في الجزيرة. فقد قرأوا في إحدى الصحف المحلية العنوان التالي: «ماذا كان حدث لو لم يكن هناك احتيال؟». وتألم مقرر آخر عندما قال إنه ليس متخصصاً في هذه الأمور ولكنه تقبل أقوال الخبراء مع أن المبنى بدا له خطراً عندما زاره في اثناء بنائه. ولوحظ أنه ليس الشخص الوحيد الذي أحس بهذا الخطر. بالنهاية تراكمت مجموعة من الأخطاء والنواقص وإن لم تكن خطرة جداً ولكنها ادت إلى مقتل ٥٠ مظلوماً. ولعل الدرس الذي تلقنه هذه الكارثة هو أن التطور ومهما كان مدروساً لا يتم على حساب تجاهل القواعد المرتكزة على الخبرة وعلى السير في الطريق الصحيح.

الكارثة الجوية في «ارمينوفيل» (١٩٧٤)

كانت اعلام ١٨ دولة ـ وقد لفت عصيها بقماش من الكريب الأسود ـ ترفرف في الساحة حيث انتصب ملايين الأشخاص ما زال بعضهم يتألم من الكارثة التي صعقته منذ شهرين. يضم هذا الحشد عدداً من الذين أرادوا الحضور إلى «تيبيه» (Thiais) قرب مطار أورلي فيما تجمع الآخرون في بلادهم على بعد مئات أو ملايين الكيلومترات.

افتتح الصلاة بالانكليزية في الكنيسة الانكليكانية في باريس ثم تابع الخدمة كهنة كاثوليكيون وربانيون وكهنة من الكنيسة الأرمنية جاؤوا من تركيا والمغرب والباكستان ورهبان بوذيون ورجل هندي طاهر.

إن الكلمات التي ألقاها السيد «اشيل فولد» وزير الطيران الفرنسي كانت مؤثرة أكثر من غيرها: «إن أسرة الطيران كلها في حداد. فلترحم أرض فرنسا من أرقدنا عليها ولتحفظهم إلى الأبد كما لو كانوا أبناءها». انها المرة الأولى التي تشهد فيها فرنسا عملية دفن من قضوا في أضخم كارثة جوية في التاريخ.

ومع أنه تم التعرف إلى بعض الجثث التي أعيدت إلى عائلاتها فإن العدد الأكبر من ضحايا الكارثة الـ ٣٤٦ قد رقد نهار الخميس في ٩ أيار ١٩٧٤ في أرض غريبة.

أجريت مراسم الدفن بعد مرور أيام قليلة وبغياب الشهود لأن إعداد الحفرة يتطلب وجود معدات ضخمة من مؤسسة الأشغال العامة.

إن هذه الكارثة الجوية قد أودت بحياة عدد من الناس يضاعف عدد من قضوا في اقطع الحوادث السابقة. فإن هبوط طائرة ضخمة مليئة بالركاب يعتبر كارثة تأسف لها شركات الطيران. ثم حل الحزن محل المرارة. وكان بالإمكان إلا يحصل ذلك. ما الذي كان يجب عمله لتحاشي الكارثة؟ من المسؤول؟

هبطت طائرة الـ «DC 10» التابعة للخطوط الجوية التركية والآتية من تركيا في مطار أورلي قرب فرنسا بدون أية مشاكل. فكانت الظروف الجوية جيدة صباح ذلك الأحد في الثالث من آذار وتابع الطيار سيره مسرعاً حتى مبنى محطة الطيران. فبدأت عملية التحميل ومنع الركاب من مغادرة الحجرة. واستناداً إلى احصاء رسمي فإن ٢١٦ شخصاً من الكبار والصغار صعدوا إلى الطائرة في مطار أورلي.

إن صعود أكثر من ٢٠٠ شخص إلى الطائرة وعدم جلوسهم في مكانهم الصحيح قد ساهم في فقدان السيطرة على الطائرة. وفي خلال الساعتين اللاحقتين لوحظ أن أسماء بعض الركاب لم ترد على اللوائح. فرجل على الأقل يسافر حاملاً جواز سفر سواه ويستعمل آخرون تذاكر لا تخصهم.

دارت مجدداً المحركات الضخمة الثلاثة «جنرال الكتريك» وانطلقت الطائرة باتجاه مدرج الاقلاع وعلى متنها ٣٣٥ راكباً و١١ رجلاً من أعضاء الطاقم. إنها الساعة الثانية عشرة ظهراً. وبعد مرور دقيقتين اقعلت الـ «DC 10» وراحت تعلو في سماء فرنسا المشمسة. وكانت المحركات الثلاثة (اثنان منها تحت كل

جناح والثالث في مؤخر الطائرة) تقذف سحباً بيضاء طويلة. إنها الساعة الثانية عشرة والنصف.

ارتفعت الطائرة بسرعة ورسمت قوساً عريضاً باتجاه الشرق لتتجنب التحليق فوق باريس. استناداً إلى مخطط الطيران المرسوم يجب ان يبلغ ارتفاع الطائرة ٤٨٠٠ متر عندما تبدأ بالتوجه إلى الجهة الشمالية - الغربية نحو لندن. وقد تابع المراقبون في منطقة الشمال سير الطائرة على شاشات الرادار حتى بلغ ارتفاعها ٣٦٠٠ متر ثم اختفت عن شاشاتهم. وعند الساعة الثانية عشرة و٣٥ دقيقة سقطت الطائرة في منخفض قليل العمق في غابة ارمينوفيل شمالي - شرقي باريس. في هذا الأحد المشمس كان العديد من الناس يتنزهون في الغابة ولكن لم يصب أحد منهم بأذى مع أن الطائرة غطت عند سقوطها أكثر من ٨٠٠ متر من أرض الغابة.

وقعت الحادثة بشكل مفاجيء. وقال بعضهم أنهم رأوا الطائرة تنفجر في الفضاء ورآها البعض الآخر تقوم بدورة جيدة وكأنها تستعد للهبوط على مدرج قريب. ولاحظ آخرون ممن يفوقونهم خبرة أن الطائرة واجهت صعوبات عندما كانت على علو منخفض فحاول الطيار رفعها من الأمام. وبعد مرور ٣٥ دقيقة على الحادثة وصلت دفعة أولى من المنقذين في الطائرات المروحية. وما أن نظروا إلى الحادث حتى فهموا أنهم لن ينقذوا شيئاً. وكانت الأضواء الصغيرة التي تفصل بينها مئات الأمتار تشير إلى مكان وجود ما تبقى من المحركات ومن جهاز التغذية. كما انتشر في كل مكان حطام الطائرة وبقايا ملابس الركاب وبقيت

قطع القماش معلقة على الأغصان فلا يمكن لأحد أن ينجو من ضربة مماثلة.

في هذا الوقت وفي مطار «هيثرو» قرب لندن بدأ القلق يساور عائلات الركاب البريطانيين الذين يفوق عددهم الـ ٢٠٠ راكب. وعندما أعلن أخيراً عن وقوع الكارثة أغمي على رجل عجوز فيما كانت إحدى الشابات تضرب الصحافيين بواسطة كعب حذائها وكان أحد الرجال يكسر آلات التصوير. ومع ذلك ووسط وضع مماثل ظهرت بادرة أمل. فلا نعلم بالواقع ما إذا صعد إلى الطائرة التابعة للخطوط الجوية التركية كل من يتوقع وصولهم إلى لندن. ولا يفهم احد كيف يمكن لآلة حديثة وآمنة كهذه ان تقع بهذه الطريقة. لسوء الحظ هذا ما حصل.

إن العلبة السوداء التي تسجل اوتوماتيكياً كل تحركات الطائرة بقيت سليمة ولكنها لم تشر إلا إلى أمور نعرفها: بلغت الطائرة ارتفاعاً قدره ٤٠٠٠ متر قبل أن تسقط بقوة على الأرض وتتحطم. وقال المراقبون انهم سمعوا كلمات متحمسة ولكن غير مفهومة في اللحظات التي سبقت اختفاء الـ «DC10» عن شاشات الرادار. إن هذا الخبر يوحي بحدوث كارثة على علو معين لا برغبة مفاجئة بالقيام بتمارين على مستوى الأرض.

حكي فوراً عن وجود قنبلة في الطائرة ولكن السلطات اكدت أن ذلك مستحيل لأن الركاب وحقائبهم فتشوا جيداً.

لم تعلن الحقيقة إلا بعد مرور اسبوعين. فقد عثر على جثث ما زالت مربوطة إلى المقاعد وذلك على بعد أكثر من ١١ كيلومتراً

ومن مكان الحادث. وعلى بعد ١٤ كيلـومتراً عثر أخيراً على بـاب خزانة الحقائب ـ وهذا هو الدليل المطلوب.

وبعذ مرور سنتين على الكارثة كاد قفل خزانة الحقائب المعطل في طائرة الـ «DC10» ان يسبب مأساة مماثلة في كندا. فقد فتح الباب بقوة فيما كانت الطائرة محلقة في الفضاء مما أعاق قليلاً السيطرة عليها ومع ذلك دهش رجال الطاقم عندما نجحوا في إعادة الطائرة سليمة إلى الأرض.

أعطت إدارة الطيران الفدرالية في الولايات المتحدة تعليمات لتغيير الأبواب حتى يستحيل فتحها عند الطيران. وطلب إلى بانيها «ماك دونيل ـ دوغلاس» ان يعزز العارضة الخشبية في جناح الركاب ويشق فتوحات للتهوئة. يجب الا تدخل التعديلات الهامة إلا على الآلات الجديدة ولكن الأبواب يجب أن تغير في جميع الطائرات. نقل البناء هذه التعليمات إلى العمال.

في حادثة كندا أدى فتح الباب إلى فقدان تكييف الضغط في جناح الحقائب وإلى انهيار عارضة الركاب. ولكن الأمور كانت أصعب من ذلك في الطائرة التابعة للخطوط الجوية التركية. بعد انهيار العارضة وبسبب اختلاف الضغط بين المقصورة والخارج.

فقد كان بإمكان الطيار ان ينقذ ما تبقى من الركاب لو هبط بسرعة ولكنه لم يفعل شيئاً لأن الكابلات الواقية في الـ «DC10» كانت تمر تحت عارضة الركاب التي منعت بانهيارها اصدار أية تعليمات.

عندما فحص الباب بعد إصلاحه لوحظ غياب مفصل ضروري لجهاز الحماية الجديد مع أنه كان موجوداً في مكانه الصحيح ولكن لم ير أحد سقوطه. وذكر احد الحمالة في مطار أورلي انه لم يغلق الباب بعد اقلاع الطائرة وانه عجز عن قراءة التعليمات المدونة عليه ولكن سرعان ما تبين انه ليس مسؤولاً عما حصل.

وبعد مرور سنة على ذلك أحضر أحد الاصدقاء الفرنسيين فريقاً انكليزياً إلى مكان الحادث الذي كان مسيجاً فطلبوا إلى حارس الغابة ان يدخلهم. فوجدوا انفسهم مسمرين أمام ما رأوا. فقد تناثر الحطام في كل مكان: من بقايا الطائرة إلى بقايا الحقائب وحتى بقايا الركاب! وإن تجميع كل هذا الركام يتطلب سنوات عديدة وهذا ما يفسر وجود السياج المرتفع ـ فلا تهتم الحكومة الفرنسية بالصيادين! قال الحارس عند تحدثه عن الطيار: « كان بإمكانه الوصول. فالمنطقة التي اختارها للهبوط كانت سالكة ولكن لسوء الحظ اصطدم بهضبة صخرية مما أدى إلى انفجار الطائرة. لذلك غطى الحطام المساحة كلها ».

عملياً وبعد مرور سنتين على الكارثة بَدأت الدعوى التي رفعها أهل الضحايا والمختصين بهم في محكمة اميركية وستليها محاكم أخرى عديدة. ورأى البعض ان المبلغ المدفوع كان كبيراً بهدف المعاقبة لا التعويض. ولعلها طريقة لافهام المعنيين ـ بنائين كانوا او حمالة ـ إن كارثة مماثلة لن تتكرر أبداً أبداً.

اعصار «الهوندوراس» (١٩٧٤)

حتى أيلول ١٩٧٤ لم تكن «الهوندوراس» بالنسبة إلينا جميعاً سوى اسم بلد يقع في مكان ما في أميركا الوسطى. ولكن اعصاراً لم يسبق له مثيل سيغير كل هذه المعطيات فيتحول هذا البلد بسبب دور الصحافة والاذاعة والتلفزيون إلى دولة مألوفة ولو بشكل مأساوي.

إن شواطىء «الهوندوراس» تطل على بحر الانتيل شمالاً وعلى المحيط الهادي جنوباً وفي الجنوب - الشرقي وعلى النيكارغوا شرقاً والغواتيمالا غرباً والسيلفادور جنوباً. تساوي مساحة الهوندوراس خمس مساحة فرنسا. إنها دولة تملؤها الجبال والوديان العميقة والأنهار السريعة التي تتدفق على منحدرات الجبال قبل أن تصب في البحر. إنها دولة فقيرة بالأخص. ففي عام ١٨٧٠ قدمت لندن مبالغ مالية ضخمة لبناء سكة حديدية ولكن سوء الإدارة والفساد بددا هذا المال بسرعة وعادت البلاد إلى عجزها وفوضاها حتى باتت الثورات امراً اعتيادياً بين عامي ١٨٨٣ و١٩٤٤. فما إن يعتاد شعب الهوندوراس على رئيس جديد حتى يخلع.

ومع ذلك فإن أغلبية شعب الهوندوراس - البالغ عدده ٣ ملايين نسمة - لم يهتم بالسياسة. فمعظمهم من أصل هندي اكارون او مزارعون وهم فقراء جداً يهتمون بتأمين معيشتهم عوضاً عن الالتفات إلى ما يجري في العاصمة «تيغوسيغالبا» (Tegucigalpa). في هذا البلد يعتبر مبلغ ١٥٠ فرنكاً في الشهر

معاشاً جيداً. وإذا كان البعض يهتم بتربية الماشية على السواحل فإن الانتاج الزراعي الأساسي في البلاد يقوم على زراعة الموز في مشاتل الساحل الشمالي المرتكز على رؤوس أموال اميركا الشمالية. إلى جانب القهوة يشكل الموز ٥٠٪ من صادرات البلاد ويشمل الباقي جوز الهند والخشب والتبغ. إنه بلد يصعب السفر إليه بسبب قلة الطرقات والسكك الحديدية الجيدة.

يتميز هذا البلد بفصلين أو الأحرى بثلاثة فصول: فصل الأمطار من شهر أيار وحتى تشرين الثاني ـ فصل الجفاف من تشرين الثاني وحتى أيار وفصل الأعاصير في شهر أيلول. إن الخسائر البشرية الفادحة التي تسقط بانتظام، في هذه المنطقة من العالم (قضى حوالي ٨٠٠٠ شخص عندما ضرب اعصار «فلورا» منطقة تاهيتي عام ١٩٦٤) دفعت بعض البلدان وبخاصة الولايات المتحدة الأميركية إلى تطوير أجهزة المراقبة الجوية بزيادة عدد المحطات الجوية وتشكيلات الطائرات ومراكز المعلومات وغيرها من روائع التكنولوجية الحديثة التي تسمح بتسجيل الظروف الجوية التي تؤدي إلى حصول تقلبات عنيفة فتنطلق الأعاصير. هذا ما حصل عام ١٩٧٤ وقد وجه انذار إلى «تيغوسيغالبا» فيه تحذير لحكومة الهوندوراس من ان اعصاراً سيضرب البلاد في الساعات الأربع والعشرين الآتية. واستناداً إلى عادة قديمة بقي سببها غامضاً فإن هذا الإعصار يحمل كغيره اسم امرأة ويدعى «فيفي».

وبسبب رداءة الاتصالات كان من المستحيل تحذير سكان

المقاطعات البعيدة في الهوندوراس. ولكن الأشخاص الذين تم تحذيرهم لم يكونوا مزودين بوسائل الحماية فانتظروا وصول الإعصار. أما أغلبية السكان الذين لم يتوقعوا حصول كارثة مماثلة فقد تابعوا ممارسة اعمالهم التي تقوم على حراثة أرض قاحلة ليجنوا رزقاً ضئيلاً.

وقع الإعصار «فيفي» في منتصف ليل الأربعاء ١٨ أيلول رافقه سقوط أمطار غزيرة وعواصف قوية بلغت سرعتها أكثر من ٢٢٠ كلم في الساعة. فقد هطل ٦٠ سم من الماء في خلال ٣٦ ساعة. ومع ان الرياح هي السبب الأساسي لوقوع الأضرار الأولية فقد هبت بسرعة فائقة ووقعت أضرار جسيمة بسبب الفيضانات. أدى هطول الأمطار الغزيرة إلى فيضان انهار عديدة في الهوندوراس في الجبل قرب منبعها وفي السواحل. فقد زالت سدود الأنهار وحافاتها تحت سيل من المياه الموحلة المدومة التي جرفت كل ما كان في طريقها نحو البحر.

وهكذا وبكل بساطة دمرت منازل المزارعين والقرويين المصنوعة من الحجارة الجافة والسياج والطين. ولكن المنازل الأخرى المبنية على أساسات قوية لم تدمر ولكنها جرفت كيلومترات عديدة إلى الأمام. وفي بعض الأحيان كانت المنازل المهدومة تتكدس مما يعيق انسياب المياه.

إن المنطقة التي تضررت كثيراً هي تلك التي تحيط بمدينة «كولوما» الواقعة على حافة النهر الذي يحمل الاسم نفسه. تسربت المياه إلى المدينة فغمرت الأشجار المقلوعة والصخور

الضخمة وجرفت كل ما كان في طريقها ولم توفر منزلاً على طول حافة النهر. وهكذا قضى ٣٠٠٠ شخص في المدينة خلال يومين وقد فقدت جثث العديدين منهم. أما الذين بقوا على قيد الحياة فكان عليهم أن يواجهوا كارثة أخرى: الكوليرا. كانت الجثث منتشرة في كل مكان وقد غطت معظمها طبقة من الوحل الذي خلفه الفيضان وبلغت سماكته ثلاثة أمتار.

ومع شروق الشمس الاستوائية بدأت الجثث تظهر. فأرسلت على الفور فرق إلى المنطقة لانتشال الجثث وتكديسها قبل حرقها. وفي بلد له معتقداته الكاثوليكية المتشددة التي تعود إلى أكثر من أربعة قرون يمكن عادة أن يدفن هؤلاء التعساء ولكن أمام هذه الكارثة صرف النظر عن الموضوع.

وفيما كان الجنود يقومون بعملهم هذا وهم يغطون أفواههم بقطع من القماش كي لا يشموا رائحة التعفن - راح الناجون ينظرون إليهم وهم يميلون بسواعدهم ويقفون وقفة تثير الشفقة! وكان لكل منهم قصة مأساوية يخبرها. قال أحدهم: «خاف الناس من مغادرة منازلهم. رأيت عائلة مؤلفة من تسعة أشخاص وقد سمروا جميعهم في مكانهم والخوف يغمرهم. فماتوا هكذا متضامين».

إن عجوزاً فقد كل أفراد عائلته جاء ينقب داخل منزله عله يجد شيئاً ولكنه وجد جثتين لشخصين لا يعرفهما لانهما من خارج «كولوما». قال: «إنهما شخصان بريئان جرفتهما السيول من الجبل إلى هنا». أضاف شاهد آخر ان فيضانين متتاليين وقعا نهار

الخميس في ١٩ أيلول. « كانت المياه تتدفق بسرعة في الشوارع فاحسست انني واقف وسط سيول ماء سريعة ».

إن المدينة الثانية في الهوندوراس « سان بيدرو سولا » (San Pedro Sula) قد تعرضت بدورها لخطر الاعصار والفيضان الذي تلاه. فشرد ٤٠ ألف شخص وبقوا بدون غذاء وهم ينتظرون في كل لحظة انتشار وباء معين. وتحدثت الاحصاءات عن سقوط ٨٠٠٠ قتيل على الأقل.

بدأت الطائرات الآتية من البلدان المجاورة ومن الولايات المتحدة الأميركية تحلق فوق المناطق المنكوبة وتحدد مكان وجود الناجين الخائفين والجائعين الذين يتمسكون بظل ما يعلو سطح الماء. وسرعان ما انقذ بعضهم ولكن المنقذين عجزوا عن الوصول إلى العديد من المناطق القروية في الشمال التي احتجز فيها عدد من السكان بدون غذاء وبدون ماء صالحة للشرب وبخاصة بدون أي نوع من الأدوية. إضافة إلى هذه المصاعب يتعذر الوصول إلى المصفاة الوحيدة في البلاد ـ لأن الطرقات والسكك الحديدية كانت مغمورة بالفيضانات ـ لذلك لم تستطع السلطات أن تؤمن للمنقذين كمية المحروقات الضرورية لمتابعة مهمتهم.

في ٢٣ أيلول أرسلت طائرات مروحية من القواعد الأميركية في منطقة قناة باناما وساهمت في انتشال الناجين بالرفش بدون الاكتراث للقواعد الامنية. ملأت الطائرات بالمساكين الجائعين الذين نجوا بسبب تمسكهم بالسطوح والأشجار. وبما ان الطرقات انقطعت وكذلك السكك الحديدية والخطوط الكهربائية والهاتفية

فقد كانت الطائرات المروحية في البداية السبيل الوحيد لإنقاذ المصابين. فكانت تنقل يومياً عدداً من الناجين وتحلق فوق مجموعة أخرى ممن ينتظرون دورهم وقد تعبوا جداً فعجزوا عن الصراخ واكتفوا بمراقبة الآلآت المنقذة موجهين نداءات صامتة ومؤثرة.

وما إن أعيد فتح الطرقات حتى بدأت تصل الأغذية والأدوية. وأصبحت مدينتا «توكووا» (Tocoa) و«سان بيدرو سولا» المركزين الأساسيين للإسعاف. فتكدست المؤن ولكن الفرق الآتية من البلدان الأخرى واجهت عدداً من الصعوبات أولها الفساد الذي بات فاضحاً مع انه مشكلة كبيرة تبرز دائماً في البلدان الفقيرة والمتخلفة. كما أصدرت أوامر إلى جيش الهندوراس بمراقبة توزيع الأغذية والتموينات الأخرى ولكن عدد هؤلاء الجنود كان قليلاً لأن الحكومة ابقت بعضهم على الحدود بين الهندوراس والسلفادور. وبات واضحاً في المركزين أن كميات ضخمة من السلع قد حولت إلى السوق السوداء الذي ظهر بعد مرور ساعات قليلة على بداية الكارثة.

تمكنت بريطانيا من تنظيم مراكزها رغم الضغط - وأحياناً «الغليان الشعبي» - الذي كان سائداً. فقد أرسلت طائرات مروحية وفرق مجهزة ببواخر متينة وفرق طبية من «بيليز» وهو منطقة الهندوراس البريطانية القديمة. وعندما لاحظ البريطانيون ان المشكلة هي مسألة ادارية قرروا تنسيق المساعدات بالتعاون مع مؤسسة الـ (White Disaster Unit) الحديثة. وهكذا زال الفساد من أساسه وتسهلت مهمة فرق الانقاذ إذ تمكنت من الوصول مع

عتادها إلى المناطق التي تنتظرها بفارغ الصبر.

إنها لمهمة مثمرة إذ لم يتبق شيء من الغلال او من المخزون. فالمحتاجون والجائعون ينتشرون في كل مكان. أما اقتصاد البلاد فهو في انهيار مستمر لأن الزرع قد أتلف تماماً ولا بد من انتظار سنتين على الأقل لبدء الحصاد المقبل والصالح للتصدير. ولكن المشكلة كانت أصعب بالنسبة إلى الماشية التي أبيدت ولا بد من استبدالها مقابل تصدير عملات لا يملكها البلد.

وحده كرم البلدان الأخرى سمح للهوندوراس بالصمود إلى أن تمكن أخيراً من العودة إلى وضعه السابق: أي شبه المجاعة التي كانت سائدة قبل الإعصار «فيفي». واعتقد العديد من السكان ان هذه الكارثة هي عقاب من الله ولكن ما هي الجريمة؟ لا أحد يعلم.

انفجار في مرفأ «هاليفاكس»

اصطدمت سفينتين في مرفأ «هاليفاكس» في اسكتلندا الجديدة في كندا بتاريخ ٦ كانون الأول ١٩١٧ فدمر نصف المدينة. فقد صدمت سفينة بلجيكية الـ (Imo) ناقلة المؤونة الفرنسية (Mont Blanc) فدوى انفجار كبير قضى على ١٦٠٠ شخص وجرح ٨٠٠٠ وفقد ٢٠٠٠ كما دمرت ضاحية ريتشموند وقذفت الحافلات الكهربائية مسافة ٢ كلم ومات ٢٠٠ طفل يتيم في الميتم. وكان من حسن حظ أحد الرجال أن قذف مسافة ١٥٠٠ متر وبقي حيا بعد أن سقط على شجرة.

« سيفيزو » (١٩٧٦) (Seveso)

في منتصف الطريق بين ميلانو ومراكز الاصطياف على بحيرة « كوم » يمر الطريق السيار قرب مدينة ايطالية صغيرة تدعى « سيفيزو » . انه طريق مزدحم جداً يصل المدينة الصناعية التي يغطي سماءها دخان المصانع بأجمل مشاهد طبيعية في العالم والتي تعلوها سماء زرقاء صافية . إنه طريق يسلكه المسافرون يومياً في فصل الصيف .

يخيل إلى من ينظر إلى مدينة « سيفيزو » انها المكان المثالي للتوقف بهدف تناول الطعام أو تعبئة خزانات الوقود أو تنشيط الساقين . ولكن بعد إمعان النظر يبتعد معظم المسافرين بدون تردد لأن « سيفيزو » التي كانت في ما مضى فخورة باقتصادها وبسياحتها باتت اليوم ضحية كابوس قد لا يزول أبداً .

في ١٠ تموز ١٩٧٦ هز انفجار كبير المصنع الكيماوي « ايسميزا » (Icmesa) عند مخرج المدينة وألقى بسحابة من الغبار الأصفر بقيت معلقة في الهواء ولكنها غطت بشكل مخيف المنازل والأراضي المجاورة . وفي أقل من ٢٤ ساعة اصفرت المزروعات المجاورة للمصنع وزبلت أوراق الأشجار وماتت الحيوانات الصغيرة بطريقة غامضة . والأخطر من ذلك ان أطفالاً صغاراً عانوا من ألم مبرح في ذراعيهم وساقيهم وغطت وجوههم بقع حمراء وطفح جلدية واشتدت عليهم الحمى . فقد بدأ السم يؤثر فيهم .

إن أطباء الـ « ايسميزا » وكوادرها الذين ينتمون إلى شركة سويسرية قد اضطربـوا بسبب الأحداث التي تلت انفجار مفاعل صغير في المصنع الذي كان ينتج مبيدات للأعشاب الزراعية. وبعد أيام لاحظوا ان الانفجار خلف « خليطاً » غريباً من مادة الـ «Tetrachiorodibenzodioxyne» المعروفة بـ « العامل البرتقالي » (Agent Orange) وهو أحد مكونات المادة المدمرة التي استعملتها القوات الأميركية في الفيتنام بطريقة فتاكة جداً. وبعد مرور عشرة أيام اعلن المجلس الاقليمي ان سيفيزو منطقة ملوثة بسبب مادة الديوكسين (Dioxyne) ولكن بعد فوات الأوان.

أدخل عدد كبير من الأطفال والكبار إلى المستشفيات وقد غطت وجوههم أقنعة شفافة لاخفاء الالتهابات الجلدية الفظيعة التي ستدمغ بشرتهم إلى الأبد. وعندما كشفت الحقيقة أخيراً هرب ١١ ألف شخص من المدينة ومات ٤٠ ألف حيوان - بري أو داجن - لكن السكان الذين لم يموتوا متأثرين بالسحابة قد خارت قواهم بطريقة تثير الشفقة. كما تحول وسط مدينة سيفيزو الذي سمي في ما بعد « المنطقة أ » إلى صحراء.

وفي الأشهر التي تلت وقوع الكارثة - المعروفة بـ « الهيروشيمة الايطاليـة » - ارتفـع عـدد الأطفـال المصـابين بـالكلـوروكنيـه (Chloroacnee) إلى ٤١٧ طفلاً. والكلوروواكنيه التهاب قوي يسببه الديوكسين ويؤدي إلى انتشار دمامل مؤلمة في كل الجسم. وإن خمسة موظفين من لجنة إبطال العدوى قد أصيبوا بأمراض في الكبد مع انهم لم يعملوا سوى أربع ساعات في اليوم وهم يرتدون

ملابس خاصة. وللحد من الولادات غير الطبيعية خضعت ٤٠٠ أم للإجهاض. وقال الطبيب «بولو بروزي» الذي بقي يلاحق اوضاع من عانوا من هذه الكارثة: «لو ولد هؤلاء الأطفال... من يعلم؟ ».

كما لوحظت أشكال تشوه مختلفة عند الأطفال الذين ولدوا في الأشهر التي تلت انفجار مصنع «ايسميزا» ولم يعرف العدد للضحايا الصحيح إذ فر كثيرون عندما ظهرت أخطار التلوث ولكن جرت محاولة أولى لاكتشاف ذلك عندما استجوب الأطباء الايطاليون ولكنها باءت بالفشل. وأعلن الدكتور «بروزي» في مقابلة أجريت معه في آب ١٩٨١ أي بعد مرور خمس سنوات على الكارثة: «ثمة خطر آخر محدق. إنه السرطان. لاحظنا ان حيوانات كثيرة تموت... إذا كانت مادة الديوكسين قد أثرت في الإنسان تماماً كما أثرت في الأرانب فلا بد من اعتبار سيفيزو مأساة كبيرة. ومع ذلك يجب الا يغفل السرطان لمدة عشر سنوات على الأقل وعلينا أن نراقب سيفيزو عن كثب لسنوات طويلة. وإنه لمن المبكر التأكيد على زوال الخطر. يجب أن نوقظ مأساة سيفيزو العالم بأسره».

قررت الحكومة الايطالية اغلاق «المنطقة أ» إلى الأبد وستبقى مقبرة كبيرة ترقد فيها إلى جانب بقايا المدينة التي كانت مزدهرة في ما مضى ـ طبقات سطحية من أراضي المناطق الأخرى «ب» و«ر» وركام ٣٠٠ منزل دمرت على الفور. ويحيط بوسط سيفيزو سور أصفر يبلغ ارتفاعه تسعة أمتار ويحمل لاصقات تعلن ان

المدينة منطقة معزولة. فلا يمكن الدخول إليها إلا بتصريح حكومي ولمدة محدودة جداً - مع ارتداء ملابس خاصة. إن سبب اتخاذ هذه الاحتياطات غريب ولكنه بسيط: لا أحد يعلم ما يخبئه لنا المستقبل في هذه المنطقة.

وكشفت التنقيبات الحديثة ان حافات الطريق في مدينة سيفيزو قد تلوثت عشرة أضعاف ما كان متوقعاً. كما أهملت السلطات الاختبارات التي اجراها فريق من أساتذة جامعة «بادو» اذ اعتبرتها مغلوطة. على كل حال إن مبلغ الـ ٥٧٠ مليون الذي دفعته شركة «هوفمين لا روش» (Hoffman La Roche) السويسرية مالكة «ايسميزا» لم يحول سيفيزو إلى منطقة آمنة تماماً. وأعلن موظف في الحكومة في إحدى المقابلات: «صحيح اننا لم نبلغ عن موت أحد بتأثير من عواقب الانفجار ولكننا نجهل صراحة ما قد يواجهنا ولا نعلم بعد أن كان الحظ حليفنا».

ولكن إن كان لكارثة سيفيزو من عواقب على صحة من تعرضوا لها فماذا يقال عن نفسية الضحايا؟ لقد انخفض معدل الولادات عند الذين بقوا - أو عادوا - إلى المناطق «الآمنة» ليستعيدوا حياتهم. شرح هذا الموضوع المتعهد «اوغوبزيليكو» البالغ من العمر ٤٥ عاماً وله ابن في العاشرة من عمره: «قبل ظهور السحابة كنا نرغب في أن يكون لنا ولد آخر ولكن الآن من يعلم؟ يقول الطبيب إنه من الأفضل الانتظار. فإذا ولد طفل وفيه عائق معين سيدوم ذلك مدى الحياة».

بعد مرور خمس سنوات على ظهور السحابة السامة سجلت

١٩٣ حالة التهاب كلورواكنيه دمغت عدداً كبيراً من الأطفال ـ إلى الأبد ـ او جعلتهم يخضعون لعملية تجميل. إضافة إلى ذلك ما زلنا نجهل إلى أي حد انتشر الخطر. فبعد أربعة أشهر من تكون الخليط الكيماوي فوق سيفيزو وجدت آثار للديوكسين في وحل طرقات ميلانو. وما زالت الحكومة و«ايسميزا» تتبادلان الاتهامات منذ سنوات بدون ان يحل اللغز.

إن هذا الوقت الضائع لم يخفف من الآلام ولم يعط أي أمل للجيل الصاعد امثال «اليسيا سيننو» التي كانت في الرابعة من عمرها عند وقوع المأساة. ففي هذا الصيف المشمس لم تكن ترتدي سوى سروال قصير وقميص وكانت خارج البيت تلعب مع أصدقائها واختها «ستيفانيا» البالغة من العمر سنتين ونصف.

سمع الجميع دوي الانفجار ورأوا السحابة ترتفع ولكنهم تابعوا لعبهم. لم ينذر أحد الأهل فبقي الأولاد في الساحة وهم عرضة لهذا السم الرهيب أي الديوكسين ـ الذي يعتبر اليوم أقوى سم عرفه الإنسان.

تألمت أليسيا لمدة خمسة أيام بعد الانفجار ثم ظهر الطفح الجلدي على وجهها الجميل فاستاء والداها اللذان لم يحذرا من مخاطر هذا الحادث الكيماوي شأنهم شأن سائر سكان المدينة. بعد اجلاء العائلة نقلت الطفلة أليسيا ووالدتها واختها إلى المستشفى فيما بقي الأب في أحد الفنادق. تفاقم وضع أليسيا بسرعة مع أن الأغشية البيضاء الشفافة كانت تغطي وجهها ما عدا عينيها وأنفها وفمها. فقد تفشت آثار الكلورواكنيه في جسمها كله محدثة ألماً لا

يحتمل. وبما أنها كانت أولى ضحايا السحابة فقد اعتبرت موضوع تجربة في ميلانو إذ نقلت من مستشفى إلى آخر ومن طبيب إلى آخر وتساءلوا عن طريقة مكافحة مرض الجلد المخيف هذا.

اقتطعت من وجه أليسيا أطراف جلدية صغيرة لتفحص في المختبر ولمعرفة مدى إمكانية تجدد بشرتها ولكن اختفت الدمامل البشعة لتعود وتظهر على مراحل منتظمة ـ وهذه ظاهرة مشتركة في حالات التسمم بالديوكسين ـ فكان على أليسيا أن تضع القناع الشفاف مدة معينة وقد أثرت هذه المأساة بشكل عنيف حتى انها باتت ترتعد لمجرد رؤية اللباس الأبيض الذي يرتديه الأطباء والممرضون في المستشفيات.

ومن أولى ضحايا كارثة سيفيزو كذلك «جيانلوكا براجياتو» البالغ من العمر أربع سنوات. وبعد مرور أشهر على خروجه من المستشفى بقيت أمه تغير له ضمادة وجهه مرتين في اليوم. وعندما يأتي إليه زوار كان يركض ويخبىء وجهه في احضان أبيه ليخفي خجله من تشوهه لأنه كان يخاف من اظهار وجهه أمام أصدقائه الذين يحدقون إليه بعيون ساخرة من الحدائق المجاورة وكان عليه ألا يبقى في الشمس لأنها تحرق وجنتيه. وبعد ذلك تحسنت حالته بشكل ملموس وقال طبيبه إنه سيشفى «ولكن ذلك قد يتطلب سنوات عديدة».

إن كميات ضئيلة من مادة الديوكسين يمكن أن تقتل الليونات. فبعد استعمالها المجنون في الفيتنام «لتعرية الغابات» توصل الخبراء إلى بعض الاستنتاجات تتعلق بتأثيرها في البشر. لم

تعرف كل مفاعيلها ولكن ـ إضافة إلى التهابات الكلورواكنيه والتشويه عند الولادة ـ حكي عن ظهور تورمات وعن السرطان.

إن من نجو من خطر السحابة السامة قد فقدوا على الأقل منازلهم وممتلكاتهم. ومنهم من اعتقد ان المال ـ مهما بلغت كميته ـ لن يعوض لهم ما لن يجدوه أبداً. قالت «كتيرينا ريفولتا» وهي في الثامنة والخمسين من عمرها: «أقدم أي شيء مقابل العودة إلى هناك والعيش مجدداً بين أثاثنا الجميل والبساتين التي احببنا. فقد ادخرت مع زوجي المال لمدة ١٦ عاماً لشراء منزلنا. ولنتمكن من رؤيته اليوم نضطر إلى النظر من فتوحات السور ونحن على يقين تام بأننا لن نعود إليه يوماً. فالمال لا يحل أبداً ما كان سبب فخرنا».

إذا كان العديد من السكان يشعرون بالأسى فإن الغضب يسيطر على الجميع. غضب إزاء الارتباك والتواني الذي تلى الانفجار. إنه غضب ساطع لأن احداً لم يحذر من خطر المواد المستعملة ـ حتى العاملين في المصنع.

ما زال النقاش يدور حول كيفية مكافحة التلوث الذي غمر المنطقة. وأعتقد عدد كبير من الخبراء ان هذا مستحيل فيما اقترح آخرون حلولاً جذرية لانقاذ المدينة من هذا الكابوس. قال البروفسور «غيتتي» المدير الاقليمي للصحة في سيفيزو: «كان علينا حرق كل شيء في المنطقة الملوثة. فما حصل هنا يمكن أن يقارن بكارثة هيروشيما. إنه أحد أفظع الكوارث التي عرفها العالم». لكن الخبراء عارضوا حل البروفسور إذا اعتبروا ان حرق

المنطقة من شأنه تأزيم المشكلة فعندما تبلغ الحرارة ١٠٠٠ درجة تكون مادة الديوكسين قد انتشرت في الجو فتسقط في منطقة أخرى.

وهكذا استمر الكابوس. وقد علت اللاصقات التي كتب عليها اسم المدينة جمجمة وشظيتان متشابكتان. إن السارقين الذين تمكنوا رغم الخطر من نهب المدينة أو على الأقل حاولوا نهبها قد اختفوا وكذلك السياح والمسافرون الذين كانوا يحيون في المدينة في ما مضى. قال احد الضخاخين: «كنا نتعامل مع السياح الصاعدين نحو الشمال والآن تغير الوضع إذ لم يعد احد منهم يتوقف لتعبئة البنزين ولو كانت خزانات سيارته شبه جافة. أما في ما يتعلق بتناول الطعام هنا... فهل تأكل انت؟»

في هذا الوقت وفي «المنطقة أ» ووسط الركام السام ـ ركام ما كان يشكل وسط مدينة سيفيزو لم يتبق سوى من يعملون في مكافحة التلوث وهم يتنقلون احياناً بملابسهم الواقية. لم يجرؤ أي حيوان على دخول المنطقة. وإن من ينجح في اجتياز السور سرعان ما يموت. لم تعد العصافير تغرد داخل المدينة. وإذا كان بعض سكان سيفيزو قد نجو بأعجوبة فإن المدينة قد ماتت.

تدمير أحد السدود

إن أفظع حادثة تدمير للسدود هي التي حصلت في «مورفي جوجيرا الهند» ففي ١١ آب ١٩٧٩ مات أكثر من ٥٠٠٠ شخص عندما دمر سد جزيرة «منشلو».

الكارثة الجوية في تينيريف » (١٩٧٧)

تسممت « تينيريف » بسبب الضباب. فقد تجمعت السحب حول البركان الخامد (Pic de Teide) ونشرت فجأة ضبابة غير طبيعية على كل الجزيرة. ونهار الأحد في ٢٧ آذار ١٩٧٧ أصبح الضباب كثيفاً.

فجر إرهابيو « حركة تحرير جزر الكناري » قنبلة في أحد المخازن داخل مطار « لاس بالماس » (Las Palmas) في الجزيرة المجاورة لجزيرة الكناري الكبرى فغيرت الطائرات مركز هبوطها من « لاس بالماس » إلى مطار « سانتا كروز » (Santa Cruz) وبخاصة طائرتنا بوينغ ٧٤٧ جمبو: «KLM» ٤٨٠٥ الآتية من امستردام والـ «Pan Am 1736» الآتية من لوس انجلوس ونيويورك.

وكان لدى محولي السير في برج المراقبة إحدى عشرة طائرة على الأرض تتهيأ للاقلاع ولكنهم خافوا من الضباب الذي ازدادت كثافته مما أدى إلى انعدام الرؤية على ارتفاع ٤٥٠ م. كما خافوا لأن النوارات المركزة على المدرج الأساسي لا تعمل. إضافة إلى كل هذه العراقيل تعطلت محطتا بث اذاعي في المطار من أصل ثلاثة فاضطر الطيارون إلى التحاور مع المراقبين عبر محطة واحدة وسط ضجيج كبير. وهكذا اجتمعت ظروف عديدة لإحداث الكارثة.

إن المدرج الأساسي في مطار « سانتا كروز » الموجه إلى الشرق

وإلى الغرب والذي يبلغ طوله ٣٢٠٠ م يقع على ارتفاع ٦٠٠ م عن سطح البحر. إلى جانبه مدرج آخر يوازيه تهبط عليه الطائرات للتوجه إلى محطة الطيران أو للعودة منها. يلتقي هذان المدرجان في طرفها وتربطها أربعة منافذ مرصوفة بانتظام بشكل متطاول. كانت طائرتا الـ «KLM» والـ «Pan Am» متوقفتين على المدرج الثاني بالتتالي الهولندية أمام الأميركية.

انتهت فترة الانتظار قبل الساعة الخامسة بعد الظهر. فأعلن القبطان «جاب فان زانتن» إلى ركابه الـ ٢٢٩ انه أمر بالاقلاع إلى مطار «لاس بالماس». كما وجه القبطان «فيكتور غرابز» وهو قائد الطيارة ٧٤٧ الأميركية النداء نفسه إلى ركابه الـ ٣٧٠.

كان المدرج الفرعي مزدحماً وقد صدرت الأوامر إلى الطيارين بالانتقال إلى المدرج الرئيسي والتوقف عن نقطة الاقلاع في طرفه. نصت الرسالة التي وجهت إلى طيار الـ KLM على ما يلي: «تقدم بشكل مستقيم ثم استدر نصف دورة». دفع القبطان «فان زانتن» طائرته باتجاه المدرج الرئيسي وسارت خلفه الطائرة الأميركية التي أمرت بمغادرة هذا المدرج من مخرج آخر لتعود وتتوقف مجدداً على المدرج الفرعي. قام «فان زانتن» بما طلب إليه حتى أصبح على بعد ٣٠٠٠ م من المدرج الذي يعطيه الضباب. فاتصل الطيار المساعد ببرج المراقبة وقال: «اصبحت الـ KLM جاهزة للاقلاع. نحن في انتظار الأوامر». أجاب البرج: «هيا تهيأوا للاقلاع. سأتصل بكم مجدداً».

لم تتضح أبداً دوافع الحوادث التي وقعت بعد مرور دقائق على توجيه هذا النداء. علم فقط انه عندما تحقق برج المراقبة من موقع الجمبو Pan Am تهيأت الطائرة الهولندية للاقلاع. وفيا بقيت الطائرة الأميركية تتقدم باتجاه المدرج الرئيسي قبل أن تنطلق في إحدى المنافذ المؤدية إلى المدرج الفرعي حل الطيار الهولندي فرامل طائرته ورفع ضغط المفاعلات وبداء يسير نحو مدرج الاقلاع... باتجاه البوينغ Pan Am التي حجبها الضباب.

كانت طائرة الـ KLM تتقدم بسرعة ٢٤٠ كلم في الساعة عندما رآها «روبيرت براغ» مساعد طيار الـ Pan Am: «رأيت أضواء امامنا في الضباب. اعتقدت في بادىء الأمر أنها أنوار تشير إلى موضع طائرة الـ KLM التي تنتظر امرا بالاقلاع من طرف المدرج. ثم لاحظت ان هذه الأضواء تتقدم باتجاهنا». فبدأ يصرخ في مذياعه: «اقلعوا! اقلعوا!» فيا كان القبطان «غرابز» يصرخ: «نحن على المدرج! نحن على المدرج!».

أدار «غرابز» طائرته بتأن زاوية ٣٠ درجة في محاولة يائسة لتحاشي الكارثة ولكن فات الأوان لان الجمبو KLM كانت مسرعة جداً ولم تتمكن من التوقف ولا من الانعطاف. الخيار الوحيد أمام القبطان «فان زانتن» هو محاولة رفع مقدمة الطائرة «للقفز» فوق الطائرة التي تسد الطريق أمامه. ولكن «فان زانتن» تجاوز نقطة اللارجوع. فبعد مرور ثانيتين على الاقلاع اصطدمت البوينغ (KLM) بالـ(PAN AM) بسرعة حوالي ٢٦٠ كلم في الساعة. فقد صدمت مقدمة الجمبو الهولندية مؤخر الطائرة الأخرى فنزعت

داعمة حجرة القيادة ومقصورات الدرجة الأولى. ثم ضربت المفاعلات المنصوبة تحت أجنحة الطائرة الأميركية. كما هدمت المولدات التي على يسار الطائرة المقصورات الخلفية فقتل معظم الركاب.

مر البوينغ KLM فوق طائرة الـ Pan Am ثم زحف على المدرج قبل أن ينفجر ويتحطم كلياً. فلم ينج أي من ركاب الطائرة الهولندية. أما الذين نجوا داخل الـ Pan Am فقد وجدوا جميعهم في مقدمة الطائرة أو بعيداً عن نقطة الاصطدام أي إلى الجهة اليسرى للطائرة. وبسبب قوة الصدمة انكسر جزء من الداعمة مما ساعد الركاب على الفرار أو الخروج من هذا المنفذ.

إنها الخامسة وسبع دقائق من بعد الظهر ولم يلاحظ المراقبون ما حدث. وعندما طلبت طائرة اسبانية إذناً بالهبوط أجاب احدهم بعنف: «هدوء أرجوكم! ما زلت اتصل بالـ KLM». ولكن الـ KLM لم تعد موجودة فقد تحولت إلى مجموعة أنقاض متأججة ومبعثرة.

عندما بددت الرياح جانباً من الضباب ظهرت آثار الكارثة التي كثيراً ما خشيها المراقبون: إنه اصطدام طائرتي جمبو. بلغت زنة كل واحدة منها ٢٤٠ طناً وطولها ٧٠ متراً ولها مسطح افقي ثابت عال وكأنه بناية من سبع طبقات! وكانت الطائرتان مليئتين بالركاب! فقد مات على الفور ٢٢٩ راكباً و١٥ شخصاً من طاقم الـKLM ولكن الناجين من الـPan Am اعتراهم الخوف والرعب والإحساس بالبطولة.

في مقصورات الدرجة الأولى «كان الوضع جحيماً» على حد

تعبير « جيم نيك » أحد سكان كليفورنيا وهو في السابعة والثلاثين من عمره ». كنت جالساً إلى جانب زوجتي « السي » لحظة وقوع الانفجار. فاحترق كل شيء. وفيما كنت أحاول انتشال « السي » بدأ الركاب يسقطون فوق رؤوسنا ـ إذ انهار السقف الذي يفصلنا عن المقصورات العليا. ثم دوى انفجار آخر قذفني إلى المدرج. ولما عدت إلى الطائرة لإغاثة زوجتي رأيت جسماً يسقط من الطائرة. إنها « السي »!.

أخبر « جون امادور » من سكان كاليفورنيا وهو في الخامسة والثلاثين من عمره ـ ما عاين بقوله: « نظرت من نافذة الطائرة ورأيت الـ KLM تتجه نحوي فانبسطت على الأرض وعندما فتحت عيني لاحظت أن طائرتنا انقسمت إلى ثلاثة اقسام فخفت من التعرض للحرارة القوية ». ولكنه تمكن من القفز والاحتماء.

شهدت السيدة « تيري بروسكو » وهي من سكان اوريغون لما يلي: « نزع جناح الطائرة الهولندية داعمة طائرتنا كلها فصرخ الجميع ». فدفعها زوجها من أحد ثقوب الداعمة ثم سحبا والدتها من الطائرة: « كانت أمي تحترق فجررناها على الأرض لاخماد الشعل النارية ».

ومن الركاب أيضاً بريطاني يدعى « جون كوبير » وهو في الثالثة والخمسين من عمره ويعمل ميكانيكياً في طائرة الـ Pan Am. عندما اصطدمت الطائرتان دفع من مكانه ولكنه لم يعان إلا من جروح طفيفة. « كان دوي الاصطدام قوياً جداً. أريد أن انساه. فراح الناس يصرخون وقد لفّت النيران النساء والأطفال.

سأتذكر هذه الأصوات مدى حياتي».

أما بطلة النهار فهي «دوروتي كيللي» المسؤولة عن إحدى المقصورات والبالغة من العمر خمسة وثلاثين عاماً وهي من سكان «نيوهامبشير». وقد حصلت في وقت لاحق على ميدالية بسبب شجاعتها. هذا ما تتذكره: «سمعت ضجيجاً وكانت الأشياء تتطاير في كل مكان. ولكنه من المستحيل التمييز بينها إذا لم يتبق سوى معادن ممزقة وقطع ركام. عندما سكن كل شيء لاحظت انني أرى السماء من فوق مع أنني ما زلت واقفة داخل ما كان طائرة. لم أر أحداً في بادىء الأمر ثم سمعت دوي انفجارات خلفي ولاحظت ان الطريقة الوحيدة للخروج هي من الطبقة العليا. ولكن السقف خر لحظة نهوضي». ركضت «درورروتي كيللي» حوالي ٢٠ م للاحتماء ثم استدارت. فوجدت الطائرة تحترق مما أحدث انفجارات اخرى. وعندما سمعت صراخاً آتياً من داخل الطائرة عادت إليها مسرعة. «رأيت القبطان منحنياً على ركبتيه بدون حراك. اعتقدت أنه كسر رجليه ـ وقد أحاط به ركاب كسروا بعض اعضائهم. أخذت ذراع القبطان وسحبته وأنا أشجعه. أذكر انني قلت له: «علينا ان نسرع». بقيت ادفعه وأسحبه حتى وصلنا إلى المدرج. هنا تركته».

بعد أن أنقذت السيدة «كيللي» حياة القبطان «غرابز» قامت بإخراج عدد من الركاب المخمولين من الطائرة ولم تتوقف إلا عندما تأكدت انها انقذت كل من بقوا على قيد الحياة. ولكن الانفجارات استمرت في الجمبو. وقد دمرت الدفعة الأخيرة منها

كل الطائرة فلم يبق للركاب الذين ما زالوا على متنها أي أمل. وفي الدقائق التي تلت الاصطدام مات ٣٠٠ راكب من أصل ٣٧٠. كما أصيب ٦٠ آخرون بجراح خطيرة.

بلغت الحصيلة النهائية لضحايا الكارثة ٥٨٢ قتيلاً.

موت فتيات في مصنع

قضت أكثر من ١٤٥ عاملة معظمهن في سن المراهقة عندما اندلع حريق في إحدى سلات المهملات وامتد ليلف مباني شركة «تـريـيـانغـل شيرتـويسـت» (Triangle Shirtwaist Company) في نيويورك في ٢٥ آذار ١٩١١. يقع هذا المصنع في مكان ضيق ويحتل الطبقتين الثامنة والتاسعة من بناية «آش بولدينغ» عند زاوية «واشنطن بليس» (Washinhton Place) و«غرين ستريت».

نجحت ١٢ فتاة فقط في الوصول إلى المصعد قبل أن يمنع حريق آخر الفتيات الأخريات من انتظار عودته. لم تكن السلالم النقالة تصل سوى إلى الطبقة السادسة فيما حمم الحريق الطبقة السابعة فكان البعض يقفز في الهواء فيما يحاول البعض الآخر النزول إلى سلالم الاغاثة التي سرعان ما تنكسر بسبب وزن الهاربات. ربضت العاملات المرتعبـات أبـواب النجـدة فمنعـت فتحها. انتهى كل شيء في غضون ١٨ دقيقة وقد حضر أكثر من ١٠٠ ألف شخص غاضب الدفن الجماعي.

موجات الحر الشديد في عام ١٩٨٠

بدأت موجات الحر الشديد في شهر حزيران محولة مساحات أرضية شاسعة إلى منطقة شبه صحراوية. فأفلس المزارعون بعد أن ماتت ماشيتهم ودمر حصادهم. كما أفلس الاغنياء الذين يربون الماشية في المناطق الوسطى - الغربية. ولكن هذا الحر الشديد لم يكلف مالا فقط بل أودى بحياة عدد هائل من الناس.

وفي صيف ١٩٨٠ ضربت أميركا أعلى درجات الحرارة التي سجلها هذا البلد فتحولت الحياة إلى جحيم. وتضررت عشرون ولاية من جراء هذا الحر القاتل. وفي ٢٢ حزيران أصبح الطقس رديئاً جداً وفي أقل من شهر مات ١٢٠٠ شخص. فأغمي على العجزة في الطريق وارتفع معدل الجرائم إذ أصيب كثيرون بالجنون بسبب هذا الحر الذي لا يحتمل. ولما اضطر الشباب إلى الانغلاق في منازلهم ازداد عدد الأولاد الذين اسيئت معاملتهم.

وكانت الولايات الوسطى - الغربية والجنوبية الأكثر تضرراً. ففي دالاس تجاوزت الحرارة الـ ٣٨ درجة لمدى ٢٣ يوماً متتالياً. قالت «كارول باوردي» مديرة برنامج الوقاية في المدينة والمتعلق بالأولاد الذين تساء معاملتهم: «في الأسابيع الأخيرة ارتفع عدد الأولاد الذين يعانون من هذا الوضع وبات ذلك يشكل مشكلة رهيبة. فعندما يشعر الناس بالحر سرعان ما يفقدون برودة أعصابهم. وإذ كان الأهل ميالين إلى استعمال القسوة مع أولادهم فإن مناخاً مماثلاً يزيد ميلهم هذا».

ومن الضحايا في «ميسوري» طفل في الثانية من عمره مات

بعد أن أمضى ساعتين سجيناً داخل شاحنة متوقفة على الطريق. فقد وضعته امه في الشاحنة لأنها لم تجد حاضنة تهتم به. ومن افظع الحوادث المرتبطة بهذا الكابوس ما جرى لمجموعة من الغرباء الآتين خلسة من السلفادور. فمن أصل ٢٦ شخصاً حاولوا العبور من المكسيك إلى الأريزونا لم يصل سوى ١٣ مع أن الطريق صعب ولكنه ليس خطراً. مات الآخرون تحت تأثير حرارة الشمس القوية.

تتراوح أعمار الضحايا بين الستة أشهر والتسعين سنة: لم يتأكد احد من أنه سينجو من هذا الآتون الذي لا يرحم.

اندلعت حرائق قوية في أراض قاحلة وخالية من الزراعات الجافة كالصوفان واجتاحت الأريزونا. وفي «اوكيما» (Okeman) في ولاية اوكلاهوما بدا قسم من الطريق العام وكأنه فجر بالديناميت فنثر قطعاً من الباطون في كل مكان وفي «ماكون» (Macon) في ولاية جورجيا فتحت قاعة الـ (Coliseum) في المدينة - لأنها مجهزة بمكيفات الهواء - أمام السكان الذين يعانون من شدة الحر ولا يملكون وسائل مكافحته. ومع بداية شهر تموز تنبأ الارصاديون بأن الأسوأ سيأتي.

إن موجات ارتفاع الحرارة التي رافقها ارتفاع معدل الرطولة - الآتية من خليج المكسيك - قد منعت الناس عملياً من البقاء خارج بيوتهم وإلا تعرضوا لضربة شمس. وفي كل ولاية كان الحكام يعلنون ان بعض المناطق ستعتبر منكوبة وأنشأوا فيها مراكز للاغاثة. وفي واشنطن أمر الرئيس كارتر بتجميد حوالي ٧

ملايين دولار على رؤوس الأموال الفدرالية للاغاثة وذلك للمساهمة في وضع برامج اسعاف.

بالنسبة إلى الذين يربون الماشية في « كنساس » (Kansas) فإن الجفاف الذي سببه ارتفاع الحرارة كان مدمراً. وفي احد الأيام الحارة جداً في مدينة « هوتشنسون » (Hutchinson) الواقعة على بعد ٦٠ كلم من « ويشيتا » (Wichita) أعلن « جو ناكستون » احد الشركاء في سوق المواشي المحلية أمام الصحافيين الذين جاؤوا لمعاينة موت مجتمع بكامله: « اضطر الذين يربون الماشية إلى نقل ماشيتهم إلى السوق شهراً ونصف الشهر قبل الموسم. فنفذت مراعيهم من العشب وعجزوا عن شراء أغذية للماشية. خيارهم الوحيد هو البيع. استقبلنا ٣٠٪ من الحيوانات علاوة على ما كنا نقبله في السنوات السابقة وفي العصر نفسه بقيت الأسعار تنخفض. وإن لم تمطر بشكل كثيف سيفلس ١٥٪ من مزارعي المنطقة وستكون كارثة حقيقية ».

كما ارتفعت أسعار العلف إلى حد ان المزارعين فقدوا وسائل تغذية ماشيتهم. فلم يبق أمام من يربون الماشية سوى خيار مأساوي: إما الاستدانة لشراء الأعلاف ـ التي زاد سعرها أضعافاً ـ وإما إرسال الماشية إلى المسلخ. وهكذا أتلف الحصاد. وفي مناطق عديدة تضررت التربية الصناعية للدواجن كما أتلفت زراعات عديدة كالذرة والصويا والخضار والفاكهة. وفي « اركنساس » (Arkansas) الولاية المنتجة الأساسية للدجاج ماتت الحيوانات لشدة الحر أو خارت قواها.

لا يمكن لهذه الكارثة الطبيعية الفظيعة أن تقع في وقت أسوأ من هذا. فكان على المزارعين أن يواجهوا مصاعب مالية ضخمة بسبب ثلاثة عوامل: التضخم والانحسار والحظر على صادرات الحبوب إلى الاتحاد السوفياتي الذي أصدرته الحكومة. استناداً إلى تقرير صدر في الصحيفة البريطانية «غاردين» (Guardian): «إن التحليق فوق «ويشيتا» يسمح برؤية جوية للحقول الداكنة الشبيهة بالرق التي يلطخها احياناً حصاد قليل أتلف قبل نموه تماماً. كل صباح عند الفجر تشرق الشمس وتكون على شكل كرة حمراء ضخمة تعلو السهول وتنذر بيوم حار».

وكان لـ «برايس اوير» الخبير الزراعي في المقاطعة رؤية خاصة لهذه الكارثة. وقد اطلع الصحافيين عليها. كان والدي مزارعاً وكان الوضع صعباً جداً ولكننا نجونا منه. يذكّر هذا الوضع بعصر الجمود الاقتصادي الكبير الذي عرفته أميركا إذ فقد الناس ممتلكاتهم وكأن الحاجات لم تكن هامة بالنسبة إليهم ويمكن لهذا الوضع ان يتكرر. على كل حال فنحن لم نتعرض لهذا الحر إلا في الأسابيع القليلة الماضية ولكننا تعلمنا الكثير منذ البداية. فقد غرس الناس شاطرات للريح ـ أشجاراً كانت أو ادغالاً ـ وأنشأوا خزانات وزرعوا الأرض بالأعلاف التي تجفظها وتمنع تحولها إلى صحراء. نعم لقد تعلمنا الكثير...»

إن هذه المقارنة مع عصر الجمود الاقتصادي الكبير مؤلمة جداً لأن الحر الرهيب الذي ساد عام ١٩٨٠ كان أشد وأسوأ من موجات الحر التي ظهرت في الثلاثينات والتي قضى فيها ١٥ ألف

شخص خلال ثلاث سنوات. في ذلك العصر اعتاد الناس على النوم خارجاً على المقاعد طوال الليالي الحارة. ولكن في عام ١٩٨٠ بات من يقوم بذلك عرضة لقاطعي الطرق والسارقين الذين ازداد عنفهم بسبب جو السونة هذا.

في كل هذه الولايات لم تنخفض الحرارة في الليل إلى أقل من ٢٧ درجة مئوية. أما في المدينة فكان رجال الصليب الأحمر يوزعون مراوح التهوئة مجاناً وأنشأوا مراكز للإغاثة مزودة بمكيفات الهواء فاعتاد السكان على النوم تحت سياراتهم أو على الحشيش الساخن الذي يحيط بمنازلهم. ولم يزد استهلاك المشروب في الحانات او المطاعم كما كان منتظراً لأن الناس لم يقووا على مغادرة منازلهم. قال احد السكان للصحافيين: «كنت أغضب عندما افكر بتناول الطعام أو الطهي لأنني افضل البقاء في بيتي في جو بارد. وبعد يوم عمل أموت». غني عن القول ان موجة العنف بقيت تتزايد وان سرقة المكيفات أصبحت عملة رائجة. كما ازداد استهلاك الكهرباء لأن المستهلكين كانوا يديرون ليلاً ونهاراً كل ما من شأنه ترطيب الجو ولو قليلاً.

ولكن اعتبر كثيرون انه فات الأوان للقيام بكل هذا. فقد ارتفع عدد الضحايا في الأزقة الفقيرة بحيث لم يتمكن الناس من دفع ثمن مكيف الهواء. وفي ٢١ تموز وفي ولاية «كنساس» احتفل الناس لأن الحرارة لم ترتفع إلى أكثر من ٣٤ درجة مئوية. انها المرة الثانية منذ بداية شهر تموز التي تنخفض فيها الحرارة إلى أقل من ٣٨ درجة. وعلى العكس فقد ارتفعت الحرارة إلى أكثر من

٤٥ درجة ووصلت مرة في واشنطن ليلاً إلى ٣٣ درجة رافقتها رطوبة نسبية قدرها ٨٥٪ أي ما يعادل حرارة حمام تركي.

إن القصص التي نشرت حول موجات الحر لم تكن كلها مأساوية إلى هذا الحد. فهناك مثلاً تلك التي عرفها الانكليز في فلوريدا. فقد تعجب السكان المحليون لرؤيتهم السياح يترددون بدون انقطاع إلى المسابح ويسترخون على الرمال ويتنزهون في الشوارع فيما موجات الحر في اوجها. من جهة أخرى كانت كاليفورنيا عرضة لهبوب رياح مجنونة: وقد بقي البعض يترددون إلى مؤسسات التجميل كي لا يخسروا اسمرارهم فكانوا يقبعون لمدة ثلاث دقائق يومياً تحت الأضواء المسفعة!

تضررت الصناعة الأميركية من شدة الحر. كما أتلفت مئات الشركات بسبب التغيب الطويل عن العمل إذ قبع العمال في منازلهم كي لا يتعرضوا لضربات أشعة الشمس. وفي كل البلد امتلأت المستشفيات بالمصابين الذين تعرضوا لضربات شمس خطيرة. وفي غضون اسبوعين عالج مستشفى دالاس وحده ملايين الاصابات.

جرى كل ذلك وكأنه لن ينتهي ولكن في شهر آب هطلت الأمطار واعتدلت الحرارة بحسب الفصول. عادت الطبيعة اخيراً إلى وضعها الصحيح بعد مرور شهرين كانت الشمس خلالهما «مجنونة». وهكذا انتهت موجات الحر الكبرى.

كارثة منصة بحر الشمال (١٩٨٠)

علت الهتافات الساخرة في صالة السينما عندما ظهر «روبيرت ريدفورد» على الشاشة وهو يرفع ياقة معطفه الفرو ليحمي وجهه من الرياح الباردة التي تهب مصحوبة بالثلوج.

إن الجمهور ـ المؤلف فقط من الذكور ـ والذي حضر هذا العرض الخاص قد أحب كثيراً «جيريميا جـونسون» وهو مغامر يكافح من أجل انقاذ حياته في المساحات الشاسعة والمهجورة داخل الجبال «الصخرية». وكان الجمهور يدرك أهمية النضال من أجل البقاء عندما تكون الطبيعة في حالة هيجان. وكان هؤلاء الرجال يعتبرون انفسهم خبراء.

وعلى الشاشة المرتجفة كانت العواصف الهوجاء ترغم «جيريميا» على الاختباء تحت أغصان الأشجار. وحول صالة السينما كانت العواصف تهب وترافقها رياح تفوق سرعتها الـ ١٠٠ كلم في الساعة فتضرب نوافذ الزجاج المزدوجة وتضيف صوت هزيزها إلى ضجيج الفيلم.

كانت مقاعد الصالة ـ البالغ عددها مئة مقعد ـ مليئة بالمشاهدين. ومن الجهة المقابلة للممر وعلى المستوى نفسه كان فريق مؤلف من ستة أشخاص يهتم بتحضير وجبة المساء: الستيك أو السوموا الطازج. وفي المطعم المجاور بدأ الزبائن يلتهمون المقبلات: حساء دجاج خثر جداً مع قطع من الخبز الساخن. أما

ب جناح المنامة أي في الطبقة التي تعلو صالة السينما فقد استلقى الرجال على اسرتهم وهم يشاهدون التلفاز أو يكتبون لصواحبهم أو نسائهم أو أولادهم.

فجأة بدأت صالة السينما تهتز وتتأرجح ببطء. لقد وقعت الكارثة. لم يقلق احد ولكن تذمر بعض الرجال بعد أن أنصب المشروب من كؤوسهم والرماد من منافضهم.

وبعد ذلك راحت السقيفة تنحني من جديد ولكن بشكل اعنف هذه المرة فانزلقت الطاولات باتجاه الحائط الذي في مؤخرة المطعم. تمسك الرجال بالبار حتى اقتلع هذا الأخير عن السقيفة التي تثبته. ثم سمع هدير معادن مدعوكة فيما راج انحناء السقيفة يزداد وسمعت ضجة كبيرة ثم صراخ الرعب. فخر الرجال على رُكَبِهم وامسكوا بالموكيت حتى لا ينجروا إلى كومة الأجسام والأثاث المطروحة على الحائط في مؤخرة المطعم.

تدحرجت احدى الطاولات الضخمة وكسرت إحدى النوافذ مما سمح بدخول عاصفة هوائية ثلجية إلى الصالة فتطايرت الستائر والأغطية والوسادات وكأنها زوبعة مصغرة.

بلغ الآن انحناء الشاشة ٢٥ درجة وبدا عليها «روبيرت ريدفورد» جالساً أمام النار وهو يتهيأ لسلخ أيل وشيّة. فبدأت صورته تهتز إلى أن اختفى الفيلم عن الشاشة. ثم ظهر لحظة وجه «ريدفورد» المشوه في سقف الصالة قبل أن ينفصل المسلاط (★)

(★) ترجمة للفظة Projecteur وهي اداة لتسليط الصور على الشاشة.

الموجود في مؤخره الصالة ويصطدم بالحائط.

انزلق أحد المقاعد الضخمة على طول الحائط حتى بوابة الانقاذ فيما كان بعض الرجال يزحفون على الموكيت باتجاه هذا المخرج. فحاولوا سحب المقعد وانفتحت البوابة بسبب قوة الهواء لا نتيجة لجهودهم اليائسة... فقد اصطدمت البوابة ببراميل الفيول التي تملأ الممر وغارت الأمواج السوداء داخل الصالة. أما الرجال الذين نجحوا في الفرار فعادوا على أعقابهم إلى أن اصطدموا بزاوية الحائط.

وبعد عشر دقائق غمرت مياه بحر الشمال صالة السينما والغرف والمطعم والمستشفى ومجمع الأبنية الموجود على جسر المنصة النفطية «الكسندر كيلند» (Alexander Kielland) وقد بلغ عمق المياه ٣٠ متراً. وليلة ٢٧ آذار ١٩٨٠ استراح على المنصة ٢١٣ رجلاً من سكان النروج وأميركا وبريطانيا وهم من أمهر عمال بحر الشمال يبلغ ثقل هذه المنصة ١٠ آلاف و١٠٥ طن وهي عبارة عن مصطبة قديمة للحفر النفطي والتنقيب قابلة للعمل تحت الماء وقد تحولت اليوم إلى فندق.

ومع أن مساحة السحب تراوحت بين ٩ و١٢ متراً في هذه الليلة العاصفة ما كان يجب ان تغوص المنصة ثم ترتفع أكثر من متر واحد تقريباً خاصة وإن عواماتها الفولاذة شبه المليئة بالماء كانت بمثابة صابورات مثبتة.

ورغم إعادة اصلاح المنصة فهي لا تزال تحمل برجاً ضخماً للحفر تبلغ زنته ٢٠٠ طن لم يفككه بعد مالكوه أي شركة

(Stavanger Drilling Company of Norway). ولكـــن المنصـــة خضعت لتغييرات اخرى. فقد جهزت لتتمكن من حمل بناء مؤلف من ثلاث طبقات للمنامة والتسلية والملحق الطبي لـ ٣٥٠ رجلاً.

إن هذه التعديلات الجديدة التي ادخلت إلى المنصة تقوم على الانتقال من مركز إلى آخر داخل الحزام النروجي للحقول النفطية في بحر الشمال وذلك كضمانة مستمرة لليد العاملة في منصات الانتاج التي كانت ثابتة. وكان عمال الـ « الكسندر كيلند » يعملون بضعة أسابيع في مركز معين ثم ينتقلون إلى مركز آخر ودائماً داخل حقل « ايكوفيسك » (Ekofisk) الواقع في منتصف الطريق بين سواحل النروج وسواحل اسكتلندا.

وكانت منصة « الكسندر كيلند » عرضة لتغيير آخر. فقد زودت عواماتها الخمس بلجافات فولاذية مؤنببة وبعارضات مجوفة مصنوعة كذلك من الفولاذ وتبلغ سماكتها ٣ سم. كما شقت فجوة دائرية يبلغ قطرها ٢٥ سم في إحدى اللجافات ليوضع فيها جهاز تنصت الكتروني يسمح لـ « الكسندر كيلند » بالتحرك بدقة إلى أن تتوقف فوق منار منصوب في قاع البحر. إن هذه الفجوة التي تشبه وخزة الدبوس في العنكبوت المعدني الضخم ـ قد سدت ثم لحمت.

ليلة وقوع الحادثـة كـانـت منصـة « الكسنـدر كيلنـد » التي استأجرتها شركة (Phillips Petroleum Company) ـ متوقفة على بعد ٢٤٠ كلم من الساحل النروجي وكانت تعوم فوق المياه التي

تهزها عاصفة تهب على طول منصة الانتاج « ايدا » (Edda) . ويربط الـ « كيلند » بالـ « ايدا » جسر ضيق يبلغ طوله ٣٩ متراً . كانت الـ « ايدا » مثبتة بإحكام إلى قاع البحر فيما كانت مراسيها العشر مربوطة ـ ثنائياً ـ إلى عوامات الـ « الكسندر كيلند » الخمس لتثبيتها إلى جانب منصة الانتاج .

عندما اشتدت الرياح والأمواج قرر المسؤولون نقل منصة « الكسندر كيلند » كي لا تتقطع سلاسل مراسيها فتصطدم بالـ « ايدا » . ولكن « السكندر كيلند » تعرضت لهبوب عواصف أقوى من تلك التي هبت هذه الليلة .

كانت مراسيها مثبتة بإحكام وكانت المنصة ضخمة وقد جددت لها شهادة الايجار الشهر الماضي كما اعلن المراقبون ان المنصة التي صنعت منذ أربع سنوات هي في حالة جيدة جداً .

وعند هبوط الليل لم يلاحظ احد الشقوق الضخمة التي بدأت تتسع انطلاقاً من « وخزة الدبوس » وعلى طول العارضة . فكلما ضربت الأمواج المنصة اتسعت رقعة الشقوق . وبعد الساعة السادسة والنصف مساء سقطت العارضة الملتوية والمشوهة ـ بدون سابق إنذار وبدأت إحدى العوامات الضخمة المركبة تحت الرباعيات مباشرة بالتملص من المنصة .

وكان المسؤول عن الخدم « توماس غرينوود » وهو من سكان « كيغلي » (Keghley) في الـ « يوركشير » واقفاً في المطبخ عندما بدأت المنصة بالانحناء بطريقة غريبة . اخبر في وقت لاحق : « أحسست بادىء الأمر بارتجاف ببسيط ثم سمعت صريراً معدنياً

فاعتقدت انه صوت الرافعة التي كنا نستعملها لرفع العدة التي بدأت تنهار. وبعد ذلك انحنى المطبخ فانزلقت القماقم والطناجر عن الرفوف وسمعت ضجيجاً بدأت قطع الأثاث تتساقط. فحاول كل من في المطعم الوصول إلى الممر. بلغ انحناء المنصة الآن ٣٠ درجة فتوجهنا جميعاً إلى مركز المراقبة الموجود في مؤخرة الممر في أعلى طبقة في المنصة. ولما دنونا منه غمر الممر طوف من الفيول المنساب من البراميل المبقورة والمخزنة على الجسر فتراجعنا مسافة ٤ إلى ٥ أمتار. وجدت منفذاً في منتصف الممر ونجحت في بلوغ مهبط الطائرة المروحية. هنا جلست إلى جانب النافذة وساعدت أربعة او خمسة رجال للخروج إذا دفعتهم باتجاه زورق الانقاذ. حاول الرجل الأخير الصعود إلى المنصة فيما كانت تنحني اكثر فأكثر نحو البحر. وكان على وشك الوصول عندما قلعت قارورة غاز وضربته فغاب فجأة».

أصبحت المنصة الآن أفقية وقد قتل على متنها اربعة رجال بعد أن قذفتهم إلى البحر آلة ضخمة يبلغ وزنها ٣٠٠ طن. لاحظ «غرينوود» ان زوارق الانقاذ ترسو تحت هياكل المنصة لأن هذه الأخيرة كانت منحنية جداً. ومع ذلك تمكن من تحرير زورق واحد على بعد ٣٠ متراً ثم ساعد الناجين المحيطين به على الجلوس فيه.

ولكن رجلين بقيا معلقين في الهواء والصقيع لأن سترة النجاة التي كانا يرتديانها قد علقت على مسند الدرابزين. ومع ذلك تمكن الخادم من انقاذ احدهما بواسطة سكينة فرأى الرجل يسقط

في الماء إلى ان دفعته الأمواج إلى الزورق. ثم أنقذ الرجل الآخر وانتظر وصول موجة ضخمة لتقذفه بدوره إلى الزورق. قال « غرينوود »: « بقي يصرخ طوال فترة سقوطه ثم قذف وراء الأول. كنت واقفاً على متن المنصة وأراها تغيب. كما كنت أنظر من الجهة الأخرى إلى عمال يحاولون كسر النوافذ للخروج فيما الأمواج تندفع بقوة وبضغط كبير باتجاه الغرف والممرات فكسرت النوافذ. غمرت المياه المثلجة سترات النجاة ولحف الريش والفرش والجثث. لن أنس ابداً هذه اللحظات ».

عندما قفز الخادم الشجاع أخيراً إلى البحر تمكن من بلوغ زورق أمضى فيه ليلته إلى جانب ٢٧ شخصاً من الناجين قبل أن ينقلوا جميعهم بالطائرة المروحية عند الفجر.

كان « رونلد جاكسون » ممثل الشركة النفطية البالغ من العمر ٣٩ عاماً وهو من سكان « منشستير » - موجوداً داخل صالة السينما عندما بدأت المنصة بالانحناء ». راحت كل الكراسي والقوارير تسقط على الأرض فاصطدمت بالشاشة وغمرت المياه الصالة مروراً بالنوافذ. اختفى الناس وسط هذه الفوضى. عندما رأيت الكابلات الكهربائية تلمع قبل انقطاع الكهرباء شعرت بذعر شديد ولكنني تمكنت من الوصول إلى الجسر مع انه كان من المستحيل التسلق في الظلمة. في هذا الوقت بلغ انحناء المنصة ٤٥ درجة. كانت الكابلات الفولاذية تتطاير في كل مكان وبراميل الفيول تنصب في كل مكان والمياه تتابع انسيابها. إنه لكابوس حقاً! ».

وجد « جاكسون » نفسه في المساء وتمكن من بلوغ الزورق.

وعلى منصة « ايدا » التي تبعد ٣٠ متراً كان الطاقم يعاين - برعب - غريق الـ « الكسندر كيلند ». وكان معظم هؤلاء الرجال يذهبون عادة بعد انتهاء عملهم إلى منصة السكن لتناول الطعام والنوم فيجتازون لذلك الجسر الضيق المرن.

وفيما كانت الاذاعة توجه نداءات الاغاثة في كل الاتجاهات خلع رجال الـ « ايدا » عنهم سترات النجاة وأرسلوها للذين يغرقون أمام أعينهم. لم تبلغ حرارة الماء تلك الليلة سوى درجات قليلة فوق الصفر. ولم يتمكن الغارقون من الصمود أكثر من عشر دقائق قبل ان يموتوا لأنهم لم يكونوا مزودين بتجهيزات تسمح لهم بالبقاء.

لم ينجح سوى عدد قليل من الرجال في اجتياز المسافة التي تفصل بين المنصة التي تغرق ومنصة الانتاج وقد اجتازوها سباحة. أرسل رجال الـ « ايدا » حبال القلس وانزلوا سلات ودفعوا إلى البحر زورقي انقاذ؛ كل ذلك وهم يرون الغارقين يتحولون إلى دمى تتقاذفها الأمواج وترميها إلى العارضات الملتوية التي كانت مسكنها المؤقت.

وبعد أن سمعت فرق الإنقاذ الموجودة على الأرض نداءات الاذاعة باشرت بالعمل. وفيما كانت الطائرات المروحية « سي كنغ » (Sea King) التابعة لسلاح الجو الملكي تقلع من قاعدة « بولمير » على بعد ٢٨٠ كلم في منطقة « نورثومبرلند » (Northumberland) وفيما كانت الطائرات المروحية التابعة لسلاح

الجو الملكي النروجي تقلع من قاعدة « ستافنجر » أرسل إلى مكان الحادث اسطول صغير على متنه جيابات وسفن تمويل.

وبعد مرور ساعتين وصلت الـ سي كنغ » التابعة لسلاح الجو الملكي إلى المنصة الغريقة. وكان الطيار المساعد الملازم اول « مايكل لايكي » ـ أول من رأى الرمث يسقط في الماء كالفلينة وعلى متنه عشرة رجال من الذين نجوا من الكارثة ولكنهم بدأوا يشعرون بالضعف والموت. أخبر « لايكي » في وقت لاحق: « كان البحر قوياً جداً فاعتقدنا في بادىء الأمر انه من الأفضل إرسال سفينة إلى الغارقين بدلاً من أن نحاول رفعهم بأنفسنا ثم لاحظنا ان ذلك يتطلب وقتاً طويلاً ».

باشر الرقيب « مايكل يارووود » المسؤول عند هذه العملية بإرسال العدة ولكن كلما اقترب من المرث كانت الأمواج تقذف هذا الأخير في اتجاهه فيسيل الدم من رجليه. فلاحظ « يارووود » عندئذ ان أمامه فرصة واحدة فقط لإنقاذ هؤلاء الرجال الذين يموتون. عندما انتصب أمامه موجة ضخمة ترك العدة واجتاز قمة الموجة إلى أن تمكن من التمسك بالرمث. ثم وجه الطائرة المروحية لتتوقف فوق الزورق الصغير. فسحب الرجال ـ الواحد تلو الآخر ـ إلى الطائرة التي اقلتهم إلى الـ « ايدا ».

ولكن ثمة خطر آخر يهدد الآن فرق الانقاذ هذه إذ اتسعت فوق الأمواج رقعة من الضباب الكثيف. ورغم قوة النوارات عجز طيار الـ « سي كنغ رقم ٣١ » ـ وهو أول الواصلين إلى مكان الحادث ـ عن رؤية سطح الماء فاضطر إلى الارتفاع مسافة ٦٠٠

متر كي لا يصطدم بالطبقات العليا ال ـ« ايدا » او بطائرة مروحية أخرى. وهكذا أنقذت حياة عدد كبير من الذين كانوا على متن الـ « الكسندر كيلند ». وعلى هذا الارتفاع تمكن طاقم الطائرة المروحية من رؤية منارة الخطر وهي تومض. استناداً إلى هذه الاشارات تمكنت الطائرة عبر الضباب من رصد زورق للانقاذ وعلى متنه ٢٦ رجلاً منهوكي القوى.

باشر الرقيب « ياروود » بعملية الانقاذ مرة جديدة ثم وضع تقريره. لم يتلف الزورق الصغير كثيراً ولم يصب ركابه بجروح خطيرة. ولما عجزت الـ « سي كنغ » عن استيعاب عدد اضافي من الرجال توقفت فوق الزورق وأشارت عبر الاذاعة إلى موقعها الصحيح وقبعت فيه إلى أن جاءت سفينة اخرى لإغاثة الغارقين. وبما ان كثافة الضباب بدأت تتزايد هبطت الـ « سي كنغ » على منصة قريبة تبعد ٥٠ كلم وملأت خزاناتها وانتظرت بزوغ الفجر لاستعادة عمليات التفتيش.

ومع بزوغ فجر جديد ساد هدوء غريب فوق بحر الشمال. فقد غاب عن الأفق شدف الـ « الكسندر كيلند » مرة وإلى الأبد وظهرت على سطح البحر أربع عوامات للمنصة. وعلى بعد ٨٠٠ م ضربت الأمواج الصاخبة ما تبقى من العوامة الخامسة الموجودة تحت جناح السكن وهي التي كانت تحفظه في مكانه. انقلبت منصة « الكسندر كيلند » رأسا على عقب فأنقذ ٨٩ رجلاً وعثر على ٥٠ جثة وفقد ٧٣ رجلاً.

ربطت المنصة الغريق إلى قاطرات نروجية وإلى سفن الاغاثة

الأخرى ونزل الغطاسون إلى المياه المثلجة علهم يجدون ـ بأعجوبة ـ عدداً من الناجين محتجزين في جيب الهواء. كما حاولوا حماية تجهيزاتهم من مطلية المنصة الممزقة والجارحة وهم يجتازون بتأنٍ العوامات الفارغة ويضربونها بواسطة قضبان حديدية ثم ينصتون علهم يسمعون جواباً معيناً ولكنهم لم يحصلوا على أي رد.

وصلت بعد ذلك إلى مكان الحادث سفن تموين ضخمة فبات من الممكن زيادة عدد الغطاسين وتزويدهم بالاضاءات القوية والمناشير التي تعمل تحت الماء. وقد كان في انتظارهم ـ على عمق ٦٠ م ـ مشهد غريب عالم مقلوب. فعندما نظروا من النوافذ او الأبواب لم يروا سوى مصابيح سقفية على الأرض وموكيت على السقف! وفي المطابخ صمدت مغاسل الصحون وبقيت مثبتة إلى «السقف». وقد أمر الغطاسون بعدم الدخول إلى بعض الأجنحة. ثم لفت المنصة بعدد من الكابلات الضخمة كي تقطر إلى زقاق بحري نروجي لتفحص بدقة.

كان الخبراء يدركون ان نقل منصة «مقلوبة» مهمة خطرة. فهم يخافون من أن تصطدم طبقات المنصة العليا بمجرى المحيط فتدمِّر إحدى أنابيب البترول او الغاز المتعددة ـ والتي تعتبر شبكة بحر الشمال ـ مما يؤدي إلى وقوع كارثة أخرى. أرسل الغطاسون والغواصات إلى قاع البحر للتحقق من أن الـ «السكندر كيلند» تستطيع عبور حقل «اكوفيك» النفطي بدون أن تدمر انابيبه.

ظهرت على شاشات صالات المراقبة صور من قاع البحر. فتنهد الجميع تعبيراً عن ارتياحهم لأن مخرطة الحفر في الـ

« الكسندر كيلند » لم تصل عمودياً إلى الأسفل ـ بسبب تقطع ٣٠ م من الحديد ـ وهي موجودة الآن إلى جانب المنصة تحيط بها مجموعة من حبال القلس التي تمنع الغطاسين من الاقتراب. وعلى هذه الشاشات نفسها رأى المراقبون الجثث: لم يكن البحارون شجعاناً عادة ولكن أمام هذه المشاهد شحبت وجوه الكثيرين. فقد كانت بعض الجثث ملفوفة بالكابلات فيما رقدت جثث اخرى في القاع فوق الانابيب التي ساهم هؤلاء الموتى في تركيبها. كما وجد آخرون أيضاً بملابس النوم داخل غرفهم او بالجينز والقميص داخل صالة السينما.

وفي الصباح بدأت عملية القطر إلى المياه المحيطة بزقاق « ستافنجر ». وفي الأسبوع التالي وفيما كانت المنصة الغريقة تقترب ببطء من نقطة وصولها عثر على ٢٠ جثة جديدة في المياه المثلجة.

ليس الموت أمراً مستبعداً في بحر الشمال. عاد الرجال إلى ممارسة مهامهم التي تقوم على انتزاع ثروته من قاع البحر وانتظروا تفسير المهندسين لغرق الـ « الكسندر كيلند ». وبما انهم كانوا يتقاضون اجراً يفوق الـ ١٠ آلاف فرنك أسبوعياً فقد أخفوا رعبهم وترقبوا نتائج الأبحاث.

في هذه الأثناء كانت اللجان في لندن وستافنجر تتباحث لمعرفة من سيدفع مبلغ ٣٠٠ ألف مليون فرنك المخصص للضمان ولاختيار المتعهد القادر على استعادة كتلة من الفولاذ تفوق ال عشرة آلاف طن وهي الآن مقلوبة رأساً على عقب.

استناداً إلى اذاعة الـ R.A.F من بولمير فقد قدمت ميداليات

للطائرة المروحية « سي كنغ رقم ٣١ » ومنح الطيار الملازم أول « روبيرت ادوار نيفيل » صليب الطيران الحربي (Air Force Cross) لأنه برهن عن أفضل مستوى في ارشاد الطائرات والقيادة. أما الملازم أول « مايكل لايكي » والرقيب « جون مودي » اللذان حركا الملفاف فقد حصلا على إطراء الملكة (Queen's commendation) فيما حصل الرقيب « مايكل ياروود » على ميدالية الطيران الحربي بسبب شجاعته وكفاءته العملية وملاءمته لهذا النوع من الحوادث.

وبعد مرور سنة على الحادثة استنتجت ابحاث الحكومة النروجية ان تغيير عارضة اللجاف هو الذي أضعف معدن الـ « الكسندر كيلند ». وانتقدت الحكومة خريطة انشاءات المنصة ولاحظت ان نظام انزال زوارق الانقاذ لم يعمل كما يجب وأن ثلاثة زوارق اصطدمت بجدار المنصة. كما اعتبرت الاجراءات الأمنية باطلة وغير ملائمة. وكشفت الأبحاث كذلك ان ٧٦ رجلاً فقط - من أصل ٢١٢ كانوا على متن المنصة - استمعوا إلى الإرشادات المتعلقة بطرق الحماية.

وهكذا فقد كان من الممكن تفادي هذه المأساة الرهيبة والأضخم من نوعها.

طائرة تحترق

قضى ٣٠١ شخص عندما احترقت طائرة « تريستار » التابعة للخطوط الجوية السعودية في مطار الرياض في ٢٠ آب ١٩٨٠.

ثوران جبل « سانت ايلين » (١٩٨٠)

غرق جبل « سانت ايلين » لمدة طويلة في عالم من السحر والأسطورة فلا يستفيق إلا بالمناسبات. ولكن عند الساعة الثامنة و٣٢ دقيقة من صباح الأحد المشمس الواقع فيه ١٨ أيار ١٩٨٠ دمر قمته المكسوة بالثلوج انفجار عنيف أدى إلى وقوع أضخم انجراف للتربة البركانية. كما أطلق هذا الانفجار طاقة قدرت بـ ٥٠٠ قنبلة كتلك التي ضربت هيروشيما وسمعت على بعد أكثر من ٣٠٠ كلم. خشي الناس بادىء الأمر من أن يؤثر ذلك في مناخ الأرض بكاملها.

وفي المساحات المجاورة للبركان تحول أكثر من ٥٠ ألف هكتار من المزارع الوافرة، والغابات، والسيول، وأنهار ولاية واشنطن على ساحل المحيط الهادي المتاخم للولايات المتحدة الأميركية ـ إلى صحراء موت ودمار. فقد شلت المدن التي تبعد ١٥٠ كلم عن البركان بعد أن لفتها عاصفة ثلجية مليئة بالغاز والرماد الحامي والخانق. فخيم عليها ظلام رهيب تقطعه لمعات من البرق تلي هزيم الرعد. كما لفت هذه المساحات سحابة ضخمة لأيام معدودة وعلى ارتفاع عدد من الكيلومترات فأظلمت السماء، وغابت الشمس في كل مكان وبطريقة غريبة.

اعتبر ثوران جبل « سانت ايلين » ـ من منظار علمي ـ الحدث الجيوفيزيائي الأهم والأغرب في عام ١٩٨٠. بالواقع أنه أضخم ثوران سجله تاريخ البراكين ـ والوحيد حتى الآن القادر على منافسة بركان « فيزوف » الأسطوري.

ومن التفاصيل الغريبة أن العلماء تكهنوا منذ خمس سنوات بأن هذا البركان أي ـ جبل النار بلغة الهنود ـ الذي يبلغ طوله ٢٩٥٠م قد ينفجر. ولكن فريق الانقاذ الجيولوجي الأميركي الذي كان يراقب البركان قال: «لم يثر هذا البركان سوى خمس مرات طوال ٢٨٠ عاماً كان آخرها عام ١٨٥٧ أي منذ ١٣٢ سنة خلت.

ولكن نهار الثلاثاء الواقع فيه ٢٧ أيلول ١٩٨٠ بدأ البركان ـ وهو أحد البراكين ال ١٥ في سلسلة جبال «كسكاد» ـ يغلي فجأة فأخذت مجموعة من الظواهر أدهشت الخبراء الذين حذروا الناس من حتمية انفجار البركان وقرروا منعهم من دخول بعض المناطق. لولا هذه الاحتياطات لفاق عدد الضحايا ال ٦٠ قتيلاً.

سيطر البركان على منطقة تلمؤها القمم الجبلية وغابات الصنوبر والوديان التي تجري فيها أنهار السوموا والتروتة. كما توجد فيها كل أنواع الحيوانات المتوحشة والعصافير مما يجذب ملايين من المخيمين والصيادين. وتحيط بالبركان أحراج غنية ومساكن ثانوية ومدن وقرى صغيرة.

اعتقدت السلطات أنها قامت بكل ما من شأنه تخفيف مخاطر الانفجار. وكان الجبل بحد ذاته مزوداً بجهاز تسجيل يحذر من وقوع «ساعة الصفر» في أقرب وقت ممكن.

اعتبرت المنطقة المحيطة بالبركان «منطقة حمراء» ومنع الجميع من دخولها. ثم رسمت «منطقة زرقاء» دائرية وعلى نطاق أوسع يحظر الدخول إليها مبدئياً إلا على حاملي التصاريح الخاصة من

الجيولوجيين والمصورين الرسميين ورجال القانون والموظفين.

القيت القنبلة الزمنية وبات بالإمكان الآن رفع الستار. فطوال سبعة أسابيع من أواخر شهر آذار وحتى منتصف شهر أيار بقي البركان يرتجف ويرتعد «ويحوزق» كوحش ضخم يتقلب في رقاده ويبصق غازات حامضة. بعد ذلك ظهرت ملامح الخطر الأولى. فإن الفجوة التي يبلغ طولها ٥ كلم والتي تلف قمة البركان وجهته الشمالية بدأت تنفجر وراحت ملايين الأطنان من الصخور الذائبة تتحرك داخل البركان. انتفخت الفجوة بسرعة حوالي ١,٥م يومياً حتى أصبحت تشبه دُمَّلاً (يبلغ طوله ١٠٠م) موضوعاً على رقبة البركان.

ومع ذلك كان المراقبون العلماء يجهلون ما سيواجههم. ولكن وسائل الإعلام ركزت على هذا الحدث ففقد الناس كل حكمة وتعقل وجاءوا من كل حدب وصوب لمعاينة ثوران البركان كما دفع الكثيرون من حياتهم ثمناً لهذا الفضول. وفي وقت لاحق أعلن الشريف «ليس نيلسون» وهو عمدة المقاطعة المجاورة لمدينة «كوليتز» وقد ساهم في تنظيم الدخول إلى «المنطقة الزرقاء»: «كان الجميع يخالفون القوانين، حراس الغابات، والسياح، ومالكو المساكن الثانوية، والصحافيون، والمتسلقون، فكانوا يقفزون فوق السدود ويمرون تحتها ويدورون حولها. لم يطع أحد أوامرنا.

وعند موعد الافطار في ذلك الأحد المشرق حدث أمر غريب إذ أرسل «دايفد جونسون» ـ وهو جيولوجي في الثلاثين من

عمره ومسؤول عن محطة مراقبة تبعد ٨ كلم شمالي جبل «سانت ايلين» ـ رسالة عبر الإذاعة حوالي الساعة الثامنة و٣٢ دقيقة: «فانكوفر! فانكوفر! الجبل ينفجر». ثم مات ولم يعثر على جثته.

وخلال ثوان معدودة وقعت على التوالي هزة أرضية بلغت قوتها خمس درجات على قياس ريختير وانفجار ضخم أدى إلى حصول انجراف ثلجي فاجع. فعلى بعد أكثر من ١٥٠٠م من الجهة الشمالية للجبل انهارت التربة والثلوج والجليد والصخور. كما أدت الحرارة القوية إلى ذوبان الثلوج وقيل أن هذا الذوبان أدى إلى تجميع ١٠٠ مليار ليتر من الماء.

أدت هذه المياه بدورها إلى انجراف كومة من الوحل بلغ عرضها ٥٠ كلم وقد اجتاحت مسافة ٢٥ كلم على ضفاف نهر «توتل» (Toutle) وبسرعة ١٣٠ كلم في الساعة فدمرت كل ما كان في طريقها ونشرت على الأرض طبقة من الوحل بلغت سماكتها أحياناً ٤٥م. وسرعان ما عقب هذا الانجراف عاصفة من الرماد المتأجج والغاز الخانق وبقايا الحصى الضخمة التي كانت تنجرف بسرعة ٣٢٠ كلم في الساعة على مسافة ٣٠ كلم وحصدت كل ما كان صامداً في وجهها.

كما دمرت أكثر من ٢٠ بحيرة «مثالية» و٢٥٠ كلم من مساحة أنهار التروتة والسرموا. وطهيت ملايين الأسماك في المياه المرتجفة! فيما قفزت أسماك أخرى إلى حافات الأنهار وماتت خنقاً. قدر عدد الحيوانات الميتة بمليوني حيوان منها العصافير والأيلة والعلند والدببة والعنزات البرية.

إن الشاحنات الضخمة والجرافات التي كانت تستعمل في الغابات قد قذفت في الهواء كالنثار فيما سحق حوالي مليون شجرة صنوبر ودمرت الجسور وأصبحت كالزغف. كما غطى نهر الوحل الطرقات والسكك الحديدة والقطارات والباصات والسيارات. فقدرت المنازل المدمرة والمتضررة بالمئات.

اضطر أكثر من ٢٠٠ إلى الفرار من هذه الموجة الموحلة. كما سقط سكان المدن التي تبعد أكثر من ١٥ كلم عن مكان الانفجار ـ عن أسرتهم. وطلبت الشرطة إلى الناس المقيمين على بعد مسافة تصل إلى ٥٥ كلم من البركان أن يرحلوا وبسرعة. فأعيد إسكان أكثر من ٥٠٠٠ شخص من الخائفين فيما أغلقت الشرطة كل الطرقات على مسافة ٨٠ كلم ومنعت الطائرات من التحليق فوق المنطقة.

إن الكهرباء السكونية التي أحدثها ثوران البركان قد أشعلت حريقاً ضخماً لف غابة تبعد ٥ كلم عن البركان فانزعج منها المنقذون وفر الناجون.

وفيما كانت هذه الأحداث تدور برزت ظاهرة أخرى. فعلى علو ٢٠ كلم عن سطح البحر ارتفع لسان عملاق من الرماد الكبريتي والحجارة والصخور الذائبة. توالت الانفجارات لمدة تسع ساعات فمزقت جوف البركان وقذفت في الجو ٤٠٠ مليون طن من البقايا.

إن السحابة الضخمة التي انطلقت نحو الشرق والجنوب بسبب قوة العواصف قد أوقفت سريعاً الحياة في ولايتي «ايداهو»

و« ميتشيغن » وغطتها بأطنان من الرماد الأشهب اللون. في ذلك اليوم سقطت كمية من الرماد بلغت سماكتها ١٠ سم في ولايتي « واشنطن » و« أوريغون ».

أعلن الناطق باسم الشرطة في ولاية واشنطن: « خيم ظلام شامل هنا ولم نعد نرى شيئاً ». أرسل المذيع « جيمس لانترمان » نداء مأساوياً من مقصورته التي تبعد ٣٠ كلم عن البركان: « كان الجو مليئاً بالدخان وحجر كدان فكان التجول أمراً مستحيلاً. كما غطى الرماد كل شيء بكثافة سنتيمترات عديدة وأحدث ثوران البركان برقاً كثيفاً ».

كان بساط الرماد سميكاً جداً فاضطر سكان بعض المدن إلى استعمال طرادات الثلج ليفتحوا الطرقات أمامهم. إمتلأت المستشفيات بالمرضى الذين يعانون اضطرابات في التنفس. وفي ولاية « مونتانا » أمر الحاكم بإغلاق كل الإدارات والمدارس والمتاجر وأوعز إلى الناس أن يقبعوا في منازلهم ويتنفسوا بواسطة كمامات شفافة.

تقطعت كل الطرقات والسكك الحديدية في ولاية واشنطن واضطرت الطائرات الى التراجع بعيداً جداً حتى « دنفر » لانعدام الرؤية والمشاكل التي طرأت على المحركات بسبب الرماد. في الواقع لقد قذف الجبل كمية من الرماد والصخور فاقت تلك التي قذفها بركان « فيزوف » عام ٧٩ قبل المسيح.

وبعد مرور يومين على الانفجار بلغ طول السحابة التي غطت أميركا ٤٠٠٠ كلم وعرضها ١٦٠٠ كلم واحتاجت الى ثلاثة أيام

لتجتاز أميركا وإلى ١٧ يوماً فقط لتدور حول العالم. فحجبت الشمس وأعلن أحد الخبراء أنها قد تؤدي إلى انخفاض معدل حرارة الكرة الأرضية إلى درجة مئوية واحدة.

وفيما كان الرماد لا يزال يغطي المنطقة المنكوبة كلها بدأت تشاع القصص الغريبة والمأساوية. فحكي أن أحد الضحايا طيار سقط عندما اصطدم جهازه الخاص بنشر مبيدات الأعشاب بأحد خطوط التوتر العالي ويبعد ١٦٠ كلم عن جبل سانت ايلين وقد يكون هذا الاصطدام بسبب كثرة الرماد أو عن إعاقة الرماد لدوران المحرك.

ومن الضحايا أيضاً «فريد رولينز» وزوجته «مارغري» وهما سائحان من كاليفورنيا دخلا إلى المنطقة الزرقاء فجر يوم الأحد ودفنا مع سيارتهما في الوحل.

أعلن «روبيرت ج هيد» قائد إحدى الطائرات المروحية بعد أن أنقذ ١٩٨ شخصاً من الموت: «لقد قلي الناس بسبب شدة الحرارة».

وكان من بين الضحايا عدد من المخيمين. وعثر على أب شاب يضم إليه ولديه وعلى زوجين شابين مقتولين تحت الخيمة بسبب سقوط الأشجار. ولكن أغرب الضحايا عجوز يدعى «هاري ترومن» في الرابعة والثمانين من عمره. كان يعيش منذ ٥٠ عاماً في ظلال جبل سانت ايلين وبنى فيه ـ بيديه ـ نزلاً عائلياً إلى جانب بحيرة «سبيريت» الجميلة على بعد ٨ كلم من البركان. طلب إليه مرات عديدة أن يغادر المكان ولكنه كان يرفض بعنف

ويجيب: أنا جزء من الجبل والجبل جزء مني». إن شجاعته هذه جعلت منه بطلاً وطنياً في ليلة واحدة. وبدأت رسائل المعجبين من كل أنحاء العالم تتكدس أمام بابه. لم يدع شيئاً يبدل رأيه ومات خلال الثواني الأولى لثوران البركان بعد أن لفه انجراف الثلوج والتربة. ومنذ ذلك الحين خُصِّصَت له كتب وأغان متعددة.

مات كذلك شجعان آخرون بمن فيهم الجيولوجيون والمصورون الذين كانوا يراقبون الجبل من أطراف المنطقة الحمراء. ومن الناجين أيضاً حطّابان خرجا من الكارثة وقد أحرق أكثر من ٣/٤ أجسادهم. وكذلك عائلة كانت تخيم وسقطت عليها الخيمة: «مايكل» و«لومور» وولديهما (أحدهما طفل يبلغ عمره ثلاثة أشهر). تمكنوا من الانسحاب من تحت الخيمة ومشوا على الرماد طوال يوم كامل وليلة إلى أن عثر عليهم طاقم إحدى الطائرات المروحية وأغاثهم. وفي وقت لاحق أخبرت السيدة «مور»: «كان ذلك فظيعاً. اضطررنا إلى تسلق جذوع الأشجار المطروحة على الأرض بسبب قوة الانفجار. وانتشرت في كل مكان رائحة حامض الرماد وكانت قاتلة ومنعتنا من التنفس».

عندما انتهى كل شيء بلغت قيمة الأضرار ١٠ مليار فرنك. صعد العلماء إلى قمة البركان واكتشفوا أن فوهته قد سقطت بكاملها. وأدى ثوران البركان إلى انخفاضه حتى بلغ طوله ٤٠٠م وإلى إحداث هاوية كبيرة يبلغ عرضها ١٦٠٠م وطولها ٣٢٠٠م مكان القمة السابقة وبقي البركان يطلق دخاناً كثيفاً ويتعرض لثورانات صغيرة لمدة أشهر معدودة.

قام الرئيس كارتر بزيارة مكان الحادث بعد مرور أربعة أيام على وقوع المأساة ورأى حجم الأضرار من الطائرة المروحية وأعلن: « لا أجد كلمات أصف بها ما حصل. إنه لمشهد رهيب وأعتقد أن العالم لم يشهد حادثة مماثلة. بالمقارنة مع هذا المشهد فإن سطح القمر منبسط كالكف ويتطلب تنظيف كل ذلك عشرات السنين ».

ولكن الطبيعة وعمل الانسان معاً أعادا إحياء المنطقة. فالبقايا والمياه التي كانت تغمر الأرض أدت جميعها إلى نشوء بحيرات وجداول جديدة. وفي نهاية عام ١٩٨١ نبتت الأزهار والخنشار والعنبية داخل هذا المشهد الطبيعي الرمادي اللون. فعمل الجميع بلا انقطاع لإعادة إصلاح ملايين الأطنان من جذوع الأشجار المقطعة لبناء ١٠٠ ألف منزل جديد ووضعت مشاريع لغرس ملايين الأشجار الجديدة. أما الجبل الغارق في السحر والأسطورة فقد عاد إلى رقاده القلق - بانتظار الانفجار التالي.

شاحنة - صهريج تنفجر

انفجرت شاحنة تنقل الغاز عندما كانت تسير على طريق ساحلية قرب « تورتوزو » (Tortoso) في أسبانيا فدخل الصهريج المحترق في مخيم « لوس الفاك » (Los Alfaques) وانتشر الغاز المتأجج على مسافة ٤٠٠ متر فأحرق الخيم والقوافل ومن أتوا ليمضوا عطلتهم. إن هذه الحادثة التي حصلت في ١١ حزيران ١٩٧٨ قد أوقعت ١٨٠ ضحية من بينهم العديد من الأطفال.

حريق في ذكرى « السان فلانتين » (١٩٨١)

كانت الساعة الثانية صباحاً عندما حان موعد الرقصة الأخيرة التي يؤديها كل المحتفلين بعيد السان فلانتين في « ستاردوست » (Strardust). كان مرقص « دوبلان » (Dublin) الأكثر شعبية مليئاً بالناس: ٨٤١ شاباً لم يبلغ عمر معظمهم ال ١٢ سنة.

وزعت جوائز مباراة الرقص وكان البار يتهيأ للإقفال فيما بدأ فارس الاسطوانات يحضر آخر جديد عنده ليؤديه في هذه السهرة. فلمح بطرف عينه خادمين يحملان مطفئات الحريق ويتجهان إلى ما بدا له ستارا يحترق. لم يحدق طويلاً إلى هذا المشهد معتقداً أن ما جرى سببه عقب سيكارة لم تنطفىء جيداً. ولكن بعد ثوان قليلة ملأ الأجواء صراخ المحتضرين.

وفي لحظة واحدة اشتعلت الصالة الواقعة داخل ضاحية « أرتان » (Artane) وهي منطقة عمالية في « دوبلان » بدأ السقف ينهار فسقطت منه قطع صغيرة ملتهبة على المراهقين المرعوبين. إنطفأت الأنوار فيما كان بعض الناس يتدافعون للفرار من جمر النار.

قضى ٤٦ مراهقاً وجرح ١٣٠ - جروح بعضهم خطيرة - فجر الرابع عشر من شهر شباط ١٩٨١ في أكبر كارثة عرفتها مدينة « دوبلان » كان من المستحيل السيطرة على هذا « الجحيم » - الذي قد يكون مفتعلاً - لأن « ستاردوست » كان قصراً من البلاستيك: فكانت الكراسي مكسوة بالبلاستيك الأحمر ومحشوة

بالاسفنج الاصطناعي الذي يعطي دخاناً أسود قاتلاً ويمكنه أن يرفع حرارة الصالة إلى أكثر من ٨٠٠ درجة مئوية في أقل من ثلاثين ثانية عند نشوب حريق. كان السقف الذي تحول إلى كومة ذائبة ـ مغطى بالقرميد الذي بدا كأنه «انفجر» ـ إستناداً إلى أقوال شهود عيان. كانت الستائر الملتهبة تلتهم الجدران وكانت الطاولات المصنوعة من الخشب المعاكس مغطاة كذلك بالبلاستيك.

«ستاردوست» مرقص مليء بالصوفان وينتظر عود الكبريت ليشتعل. ومع ذلك ومنذ أربعة أشهر فتشته قوى الأمن وقالت أنه مكان موافق. بعد وقوع الكارثة أجرى تحقيق قضائي وبحث الخبراء عن قواعد أمنية أكثر صرامة وهذه تعزية بسيطة لعائلات الضحايا وللذين ما زالوا متأثرين بهذا الكابوس أي «السان فلانتين».

لن ينسى أي من الناجين ما حصل لحظة احتراق «ستاردوست». قال «ايمون كوين» ـ وهو في الرابعة والعشرين من عمره: «إنه الجحيم! انتشرت الشعل النارية في كل مكان وأحسسنا أن الصالة ستنفجر بين لحظة وأخرى. لم يكن بإمكاننا الخروج إلا من الأبواب لأن نوافذ الحمامات كانت مجهزة بقضبان حديدية كي لا يكسر المخربون زجاج النوافذ».

وفيما كان الشبان يتدافعون أمام الأبواب الرئيسية وبوابات النجاة الخمس عاين «كولين أو براين» مشاهد الرعب. أخبر فارس الأسطوانات: «أنه الذعر الشامل. كان الناس يتمسكون بي

فيما انتشر الحريق في كل مكان في غضون دقيقتين. سألني البعض عن مكان الخروج. فسحبت ودفعت في كل الاتجاهات ووجدت نفسي أخيراً وراء مسرح الصراعات حيث دفعني أحدهم إلى حمامات السيدات. لم يصل الدخان إلى هنا وبقي الجو نقيا. قبعت في مكاني لمدة دقيقتين ثم بدأ الدخان يتسرب فحاولت الخروج من غماء الحمام ولكنه لسوء الحظ كان مصنوعاً من الأسمنت فعدت إلى الصالة وتوجهت إلى بوابة النجاة بموازاة الحائط. لم أر إلى أين كنت ذاهباً بسبب شدة الدخان.

أما الأب «ماك ماهون» كاهن رعية «أرتان» فقد استيقظ ليلاً وذهب إلى مكان الحادث فرأى رجال الأطفاء يبذلون قصارى جهدهم لإخماد النيران وكانت تعيق عملهم هذا المخارج المسدودة أو المرضى المجمعون أمامهم. قال في وقت لاحق: رأيت أولاً مجموعة من الشبان وقد احتجزتهم النيران في الحمامات. وفي الخارج كان رجال الأطفاء يتعذبون جداً في خلع النافذة». تقدم الكاهن بشجاعة إلى الصالة السوداء لكثرة الدخان ليحاول مساعدة الذين ما زالوا محتجزين. أضاف: «لم يعد السقف موجوداً ولم يبق إلا العارضات. وكانت أجساد الضحايا منتشرة في كل مكان. الجثث منها أصبحت بين يدي الله أما الأجساد الحية التي هي فعلاً بحاجة إلى مساعد فهي التي كانت في الخارج تبحث عبثاً عن أخوة أو أصدقاء لها. كان المشهد مروعاً جداً. «تلا الكاهن الأسرار الأخيرة على المحتضرين ثم ساعد في نقل الضحايا ـ وكانت بعضها مصابة بحروق بليغة ـ إلى سيارات الاسعاف. «كان بعض الناس مصدومين الى حد أنهم لم يعرفوا أين هم».

شرح أحد الموظفين «مورين آش» وهو في الثانية والعشرين من عمره «الضجيج والصراخ الفظيعين». «سأذكر ذلك مدى حياتي». ومن الناجين أيضاً «بولين برادي» قالت: «رأيت ثلاث فتيات. كان شعرهن يحترق وكنّ مصدومات إلى حد أنهن لم يعرفن ما كن يقمن به. لا أعتقد أنهن تمكن من الخروج أحياء» تذكر «مايكل كفاناغ» وهو بواب حاول في البداية إخماد النيران بواسطة المطفئة: «كان عملنا يذهب سدى. وكان المكان يشبه الجحيم. فقد خيم الذعر على الجميع. إنه لأمر فظيع».

وفي صباح الخامس عشر من شباط ـ وكان نهار أحد بارد وحزين ـ بدأت عملية شاقة أخرى: التعرف إلى الضحايا. فراح الأهالي المتألمون يمرون أمام الجثث فيما حاول المنقذون تسميتها. أنها لمهمة مستحيلة في أغلب الأحيان لأن عدداً كبيراً من الجثث حرق إلى حد التشوه، وكان يتم التعرف إلى بعضها بواسطة تصوير الأسنان بالأشعة. ساهم ذلك في تعزية كوين أثر نوبة قلبية أودت بحياتها في الشارع بعد أن علمت أن ابنها وابنتيها هم على قيد الحياة وبصحة جيدة. بقيت هذه الذكرى الرهيبة محفورة في ذاكرة الكثيرين إلى الأبد.

لن ينسى «جون كينغن» أنه خسر ابنتين. أما الثالثة وتدعى انطوانيت ـ وهي في العشرين من عمرها ـ فقد نجت وعثر عليها بعد أن فتش كثيراً سائر المستشفيات والمقابر. كان جسد انطوانيت محروقاً حتى بات أسود اللون كالفحم. حصلت عائلة «كينغن» وكذلك انطوانيت على مساعدة طبعقلية لمدة أشهر

طويلة. إن معالجة الجروح العقلية التي تعرضت لها ٢٣٧ عائلة تتطلب وقتاً أطول للإلتئام من الجروح الجسدية.

وفي الصباح زار رئيس الوزراء الايرلندي «تشارلـز هـوغيـه» هيكل بناء «ستاردوست» وأعلن يوم حداد وطني. قيل له أن بعض الضباط من رجـال الأطفـاء قـد حـذروا السلطـات «منـذ سنوات» من إمكانية وقوع كارثة مماثلة في مرقص ما. أعلن أحدهم «براين ماك ماهون» أمام الصحافيين الموجودين هنا: «لا استغرب وقوع مأساة كهذه. فأنا أحذر السلطات منذ سنوات من مخاطر اندلاع الحريق في المراقص. إنه لمن الضروري جداً أن يتم التحقيق في كيفية حصول عملية تفتيش هذه الأماكن. فثمة خطأ ما».

بعد أن أمر رئيس الوزراء بالمباشرة بالتحقيق قال: «تعجز الكلمات عن وصف ما أحسست به أمام هذه الكارثة». لهذه المناسبة أخبر قصة الجندي الشجاع «توماس دودال» الذي أنقذ أربع مراهقات مرعوبات وقد لفتهن النيران القوية. فعندما رأى أمامه عربة بشكل برميل مليئة بالقوارير الفارغة التي تسد الطريق وضع عليها الفتيات ودفعها وسط الشعل النارية حتى خرجت منها وأصبحت بمأمن. وفي وقت لاحق أخبرت «شيرلي ماك غريغور» - وهي في الثامنة عشرة من عمرها: «قال لي: لا يهمني لو كسرت أحد أعضائك. اقفزي إلى البرميل. وهو إذ لم يلق معارضة أنقذ حياتي».

حصلت بالطبع عمليات بطولية كثيرة أخرى مع أن رجال

الأطفاء تذمروا في وقت لاحق من بعض الانزعاجات. شرح أحد ضباطهم أنه في بعض الأحيان «كنا نضطر إلى المصارعة لتفريق الناس الذين كانوا يعيقون تقدم فرقتنا إلى المرقص. أعتقد أن بعض الجرحى قد عادوا إلى المرقص ليحاولوا مساعدة أصدقائهم».

بعد وقوع هذه الكارثة وضع «المركز البريطاني للأبحاث حول حرائق «بورهاموود» في «هيرتوردشير» تقريراً مؤلفاً من ٢٠٠ صفحة كشف فيه أنه لا يرى سبباً واحداً لهذه الكارثة بل مجموعة عناصر مختلفة. فكل معدات النادي ما عدا قرميد السقف كانت قابلة للاحتراق وهذا أمر ممنوع في معظم البلدان الأوروبية الأخرى. فقد اختنق العديد من الضحايا بسبب البخار الذي تصاعد من هذه المعدات. ومع ذلك ناقشت السلطات الأرلندية منذ سنوات قضية منع هذه المواد البلاستيكية. وكان من المفروض أن يبدأ تنفيذ ذلك بعد مرور عشرة أيام على وقوع كارثة «ستاردوست»!

وقيل في خلال تحقيق النيابة العامة أن منافذ الانقاذ في «ستاردوست» كانت مقفلة وهذا اتهام ورفضته الإدارة رفضاً قاطعاً. ولكن البواب المسؤول «توماس كينان» اعترف أن هذه الأبواب كانت مغلقة بالفعل في بداية السهرة ولمدة تسعين دقيقة وذلك لردع المحتالين. أما «مارتين دونغو» التحري الاختصاصي بشؤون الكهرباء فأعلن أمام المحكمة أنه قام بثلاثين زيارة إلى

« ستاردوست » في خلال ١٨ شهراً ليتحقق من انتظام عمل الأنوار.

أكدت إحدى الفتيات أنها رأت شابين يشعلان بالقداحة الكراسي المكسورة بالقماش في صالة تفصلها عن الصالة الرئيسية ستارة واحدة. ومع ذلك ورغم الأبحاث التي قامت بها الشرطة للقبض عليها فقد استحال الاثبات بأن الكارثة هي أمر افتعله شخص أو أكثر.

ولكن بعد هذه الكارثة يمكن استنتاج عدد من الدروس. فقد باتت القواعد الأمنية المتعلقة بالحرائق أكثر تشدداً وأصبح الحصول على إجازات تسمح بفتح مرقص ما أكثر صعوبة وذلك بعد تشكيل لجنة مؤلفة من أعضاء العائلات المتضررة.

يحاول الأهل الآن اقناع مدينة دوبلان ببناء مركز تسلية خاص بها ليكون أمام أولادهم خيار آخر غير « ستاردوست » أعلنت « آن بيرن » البالغة من العمر ٢٢ عاماً والتي فقدت أخوها وهو في الواحد والعشرين من عمره - في الحريق: عندي ولدان لا أريد أن أراهما - عندما يصبحان مراهقين - واقعين في فخ قاتل كما وقع براين ».

فبالرغم من الوعود الرسمية وتحقيقات النيابة العامة وتطمينات رجال السياسة بقي الخوف مسيطراً وقد عبرت عنه « آن » باسم كل الذين فقدوا إنساناً غالياً: إنه الخوف من تكرار هذه الحادثة بسهولة.

الكارثة الجوية في «بوتوماك» (١٩٨٢)

إنطلقت العاصفة من «أورليانز الجديدة» وراحت تعصف من مناطق الضغط المنخفض إلى خليج المكسيك ولفت المناطق الشمالية الشرقية في ليلة واحدة وتركت ولايات الجنوب غارقة تحت طبقة كثيفة من الثلوج وهذا أمر غير معتاد. وفي «الاباما» مات رجل بعد أن سقطت عليه أغصان شجرة مجلدة. وسجلت ولايتا «أتلنتا» و«شيكاغو» أدنى درجات للحرارة منذ بداية القرن. وفي صباح الأربعاء في الثالث عشر من كانون الثاني ١٩٨٢ وصلت العاصفة الثلجية إلى العاصمة واشنطن (Washington DC) وعند الساعة الواحدة ظهراً أغلقت السلطات المطار الوطني الذي يبعد عن البيت الأبيض مسافة ١٥ ألف م - ولمدة ٧٣ دقيقة وذلك ليتسنّى تنظيف المدارج من طبقة ثلجية زادت سماكتها عن ال ١٠ سم.

وفي المكاتب الإدارية في كل المدينة كان رؤساء الدوائر ينظرون بقلق إلى السماء الغائمة. وبعد تناول الغذاء قرروا إرسال الموظفين قبل الموعد المحدد ليتحاشوا الوقوع في زحمة سير متوقعة. وسرعان ما أغلقت الطرقات المؤدية إلى مخارج العاصمة بسبب ازدحام السيارات التي تتقدم ببطء فيما الثلوج تتساقط بشكل كثيف. وكانت مجموعة من السيارات تسير فوق بحيرة «بوتوماك» على جسر يمر بالاتجاهين فوق الشارع ١٤ - وهو فرع من الطريق السيار «جيفرسون دايفس» (Jefferson Davis) الأكثر ازدحاماً بين واشنطن وضواحي فرجينيا. ثم في تمام الساعة الرابعة من بعد

الظهر سقط الموت من السحب فخطف ٧٨ نفساً وأذهل الأمة بأسرها.

كان من المفروض أن تغادر الطائرة (Air Florida 90) المطار الوطني باتجاه «الفور لـودرديـل» (For Lauderdale) و«تـامبـا» (Tamda) عند الساعة الثانية و١٥ دقيقة ظهراً. ولكن عند الساعة الثالثة غادر الركاب ال ٧١ ـ ثلاثة منهم يحملون أطفالاً ـ صالة الانتظار وجلسوا على ٢١ صفاً من المقاعد في طائرة «البوينغ ٧٣٧» المزودة بمفاعلين وبقي ٤١ مقعداً فارغاً. تحقق القبطان «لاري ويتون» البالغ من العمر ٣٥ عاماً والطيار المساعد «روجير بوتيت» من سلامة معداتها واعتذرا لهذا التأخير الجديد: إذ كان على الموظفين في المطار أن يذوبوا الجليد عن جناحي الطائرة بواسطة الغليكون الأثيلين. ومع أن الرؤية لم تكن جيدة على ارتفاع أكثر من ٨٠٠م تقريباً فقد فتح المطار مجدداً ورأى الرجلان طائرة تهبط وتتوجه إلى محطة الطيران ولاحظا كمية الثلوج التي كانت تتدلى من جناحيها.

قال ويتون: «سررت لأن طائرات أخرى مرت أمامنا» فلولا آثار الدواليب لم نكن نرى المدرج».

نظرت المضيفة المسؤولة «دونا آدامـز» الى المشهـد الأبيـض ورأته جميلاً جداً. ولكن «بوتيت» بدا عملياً أكثر فتمتم وهو ينظر إلى الرجال الذين يعملون تحت الأجنحة. «إن هذه المعركة لخاسرة قبل وقوعها. وإن ما يقومون به من شأنه أن يعطينا انطباعاً خاطئاً بالأمان ليس إلا».

وعند الساعة الثالثة و٥٨ دقيقة بدأت البوينغ تتجه إلى المدرج ٣٦ وهو الأطول في المطار الوطني ـ يبلغ طوله ٢١٠٠م. تنهد الركاب تعبيراً عن ارتياحهم وفرحهم لأنهم تمكنوا أخيراً من الانطلاق. كانت شمس فلوريدا مغرية في هذا الطقس الشمالي. نظر الطيارون إلى المدرج الذي بللته الثلوج وقرروا رفع الحمالات قبل الموعد المحدد تسهيلاً للاقلاع. فأقلعت الطائرة عند الساعة الثالثة و٥٩ دقيقة.

وبعد مرور أقل من ٣٠ ثانية لاحظ الطاقم أن ثمة شيئاً لا يسير على ما يرام. قال «بوتيت»: «رباه انظروا ليست الأمور على ما يرام». أجابه «ويتون»: هدوء إلى الأمام. إلى الأمام هيا إلى الأمام فلنتابع الاقلاع». كانت الطائرة ترتجف وتهتز من كل جانب. صرخ أحد أعضاء الطاقم: «إننا نسقط» إننا نسقط!» التفت «بوتيت» إلى القبطان وقال له: «لا أرى أننا نسقط» لاري...» أجاب «ويتون» ببرودة: «أعلم ذلك». وعند الساعة الرابعة والدقيقة الواحدة من بعد الظهر تحطمت الطائرة ٩٠ .

وعلى جسر الشارع ١٤ وعلى بعد أقل من ١٥ ألف م من المطار الوطني سمع السائقون الذين احتجزتهم زحمة السير أن الطائرة تسقط بشكل مستقيم قبل أن يروها. قال موظف في وزارة العدل «لويد كريغير»: «سمعت ضجيجاً ولكنني لم أر سوى الثلوج. كان صوت المفاعلات قوياً جداً إلى حد أنها لا تستطيع الدوران إلا بسرعة قصوى ولم أسمع صوت صراخي. ثم رأيت الطائرة تسقط من السماء. وسقطت هكذا بكل بساطة مقدمتها إلى

الأعلى ومؤخرها إلى الأسفل بدون أن يبدو ذلك غير طبيعي. بعد ذلك خيل إلي أن الضجيج اختفى. «أعلن سائق آخر وهو يبكي: «سمعت ضجيج المفاعلات يزداد. فتحت باب سيارتي ورفعت ساقي حتى عنقي. لم التفت لأرى ماذا يجري. سمعت فقط دويًا هائلاً عندما اصطدمت الطائرة بالجسر».

تحاشت الطائرة ـ بفارق قليل ـ جسراً للسككك الحديدية جنوبي خطيه المتوازيين ومرت بمستوى سكان الضواحي المحتجزين على الجسر وصدمت إحدى عجلاتها شاحنة على الطريق الغربية ثم سقطت في بحيرة «بوتوماك» بعد أن اجتازت خطي الجسر فقلعت هياكل خمس سيارات.

إنفجرت طبقة الجليد التي تغطي «بوتوماك» كما ينفجر لوح من الزجاج عندما تلطمه حصاة. بدأ الشهود المذهولون يلاحظون ضخامة ما حصل. قال أحد الصحافيين «ال روسيتير»: «كانت هياكل السيارات المكسرة منتشرة في كل مكان وبدأ بعض العربات يحترق وتدلت الشاحنة المصطدمة من الجسر وشكلت معه زاوية ٤٥ درجة. «أخبر «فيتو مجيولو»: «كانت الجثث منتشرة في كل مكان ـ على الجسر وعلى الجليد الذي يغطي البحيرة». أما رقيب سلاح الجو الأميركي «جيروم لانكستر» فقد أحصى بين ستة وسبعة أشخاص في الماء ما زالوا أحياء «ولكنهم كانوا في حالة يرثى لها. فرمينا القلس لأحد الركاب».

تحطمت البوينغ لحظة الاصطدام وتحولت إلى ثلاث كومات من الركام. فقد غطست مقدمتها في الماء على الفور وقتل كل

الذين كانوا جالسين هناك. سقط بدن الطائرة بقوة في الماء وبقي عائماً فترة قصيرة. فنظر المراقبون برعب إلى الركاب الذين ما زالوا جالسين على مقاعدهم فيما راحت المقصورات تغرق في الماء شيئاً فشيئاً. أما مؤخرة الطائرة فبقيت عائمة مدة عشرين دقيقة لذلك نجا عدد من الأشخاص وتمكن خمسة منهم من الخروج ـ منهمكين ومزعزعين! ـ وزحفوا على الجليد حتى أصبحوا بعيدين عن الخطر. تحرك بعضهم في الماء المجلدة كدمى مقطعة الأوصال وتمسكوا بالبقايا أو بكتل ثلجية ووجهوا بأعلى صوتهم نداءات الاستغاثة. فرمى لهم المنقذون من الجسر كل ما يشبه الحبال وشجعوهم على الصمود وأكدوا لهم أن المساعدات لن تتأخر.

ولكن ازدحام السير الذي خلفه سقوط الثلوج منع وصول المساعدات بالسرعة المطلوبة. وقد أرسل بعض العمال إلى منازلهم قبل الموعد المحدد شأنهم شأن سائر الموظفين. احتجزت زحمة السير سيارات الاسعاف وسيارات الأطفاء والشرطة كما اضطر بعضها إلى سلوك الأرصفة العريضة المواجهة للبيت الأبيض للوصول بسرعة.

والغريب أيضاً أن حادثاً طرأ في الدقائق اللاحقة وأضيف إلى كل هذه الفوضى. فقد خرج قطار الضاحية عن السكة على بعد ٢ كلم من الجسر وعلى متنه ١٠٠٠ راكب فقتل ثلاثة ركاب وجرح كثيرون واضطرت الاغاثات إلى التوزع على مكاني الحادث.

إن أول شاحنة وصلت إلى مكان الحادث قد سلكت شاطىء

فرجينيا في بوتوماك. وفي الوقت نفسه حلقت ١٢ طائرة مروحية تابعة للشرطة والجيش فوق المكان لتحاول إنتشال الناجين. والآن اتخذت المأساة أبعاداً غريبة. فبعد أن سمعت فرق التلفزة النداء العام الموجه إلى فرق الإغاثة سارعت إلى المكان ومعها آلات التصوير وبدأت تبث صوراً للمأساة أمام ملايين من المشاهدين الذين شاهدوا بذهول الموت والأعمال البطولية الحقيقية مع أنهم سئموا الأفلام المأساوية التي تنتجها هوليوود.

إن المضيفة «كيلي دنكين» ـ في الثانية والعشرين من العمر ـ التي كانت ترتدي قميصاً أبيض له كمان قصيران وتنورة اللباس الرسمي ـ قد حاولت مراراً التمسك بقلس ما ولكن دون جدوى. عندئذ خاطر قبطان الطائرة المروحية بحياته وبحياة مساعده «جيني ويندسور» عندما نزلا الى سطح البحر. وقف «ويندسور» على عجلات الهبوط وانتشل المرأة الشابة فنقلت إلى المستشفى وقد كسرت ساقها وهي تعاني من انخفاض غير طبيعي في الحرارة إذ بلغت ٣٢ درجة مئوية. ومع ذلك لم تمت إنها العضو الوحيد في الطاقم الذي تم إنقاذه.

كانت «بريسيلا تيرادو» موجودة أيضاً في الماء. أمسكت بقلس ولكنها لم تتمسك به جيداً فغابت عن سطح البحر ولم تعم من جديد فربط رجال طاقم الطائرة المروحية حزام الانقاذ إلى القلس وأرسلوه إليها. أدخلت «بريسيلا» ذراعها في الحزام وبدأ المنقذون يسحبونها ولكنها تركت الحزام مجدداً لأنها كانت منهوكة القوى. فاعتقد شهود عيان وملايين من المتفرجين أنها

ماتت ولكن بدون الاتكال على شجاعة رجل واحد.

«ليتي سكوتنيك» هو موظف في الثمانية والثلاثين من عمره خلع قميصه وحذاءه وقفز إلى الماء بدون أن يفكر لحظة بالخطر الذي قد يتعرض له. كانت «بريسيلا تيرادو» فاقدة الوعي ولكن «ليتي» سحبها من الماء ودفعها إلى الشاطىء فرفعتها أيدي المنقذين. ثم نقلا معاً إلى المستشفى في سيارة الاسعاف نفسها. كان هو يعاني من انخفاض غير طبيعي في الحرارة وكانت هي مريضة جداً وتجهل أن زوجها «خوسي» وطفلها «جايسون» البالغ من العمر شهرين ـ قد غرقا.

وفي وقت لاحق عبر «سكوتنيك» عن تواضع فائق عندما هنأه الرئيس «رونلد ريغن» وقال للصحافيين: «كانت عاجزة عن القيام بأي تحرك وكانت عيناها ترتخان وبدأت تغرق فتمكنت عند ذلك من الامساك بها. يلاحظ لمجرد النظر إليها أنها منهوكة القوى وكأنها لم تعد تريد الاستمرار في الحياة. لم أشعر ببرودة الماء عندما كنت فيها. وفجأة لم أعد أحس بوجود رجلي. لا أعتقد أنني بطل. فما قمت به كان مجرد ردة فعل عفوية».

إن بطلاً آخر لم يحي ولكنه قام قبل موته بعمل بطولي. فقد أمسك خمس مرات بالقلس الذي كان يرمي له من الطائرة المروحية ولكنه في كل مرة كان يعطيه لشخص آخر لينقذه. قال الطيار «دونالد أوشير»: «كان بإمكانه أن يكون أمل الخارجين

من الماء. رمينا له الحزام ولكنه أعطاه لرجل كان رأسه ينزف كثيراً. فرمينا له القلس أربع مرات متتالية ولكنه أعطاه لآخرين وبخاصة لثلاث نساء كن في مؤخرة الطائرة. وفي المرة الخامسة كان قد غاب عن سطح الماء. وتشكلت طبقة من الجليد في المكان الذي كان واقفاً فيه. انتظرنا مدة عشر دقائق على أمل أن يكون قد لجأ الى الجهة الخلفية للطائرة ليستفيد من جيب الهواء الموجود هناك بعد ٣٠ م من الشاطىء وتقف داخل مياه مجلدة وأنت مدرك تماماً أنك لن تحيا أكثر من دقائق معدودة فهل كنت تحذو حذوه؟ أعتقد أنني لا أقوم شخصياً بما قام به».

أضاف الطيار المساعد «جيني ويندسور»: «إنه شخص رائع. لم أر في حياتي شجاعة مماثلة. يبدو أنه قرر إنقاذ الرجل الجريح والنساء قبل إنقاذ نفسه. ولم يغير رأيه حتى عندما بدأ يغرق».

عندما عثر على كل الجثث تم التعرف إلى هوية هذا الرجل الأصلع ذي الشاربين العريضين. إنه «أرلند وليمز» في السادسة والأربعين من العمر وهو موظف فدرالي مات بسبب الغرق وحده لأن الآخرين عانوا أيضاً من كسور في جسمهم. ولحسن الحظ مات معظم الركاب فوراً إثر الاصطدام. ولكن عدداً من الضحايا ال ٧٨ ماتوا بشكل بطيء. فتمكن رجل عجوز احتجزته الثلوج من رؤية المنقذين وهم يحاولون كسر هذا الجليد. وعندما كسروه كان قد فات الأوان فعجزوا عن إنقاذه.

استكملت عملية البحث عن الجثث حتى ساعة متأخرة من الليل وعلى ضوء النوارات. وفي المراكب الهوائية كان الرجال

المزودون بالمحاجن ينقبون منافذ هيكل البوينغ الأبيض والأزرق. وضعت الجثث على الشاطىء الذي تغطيه الثلوج ونفذت «غرفة للموتى» تحت إحدى الخيم. ثم وصلت كاسحات للجليد تابعة للجيش وعدد من الغطاسين يرتدون ملابس خاصة. فبدأوا يزحفون داخل الطائرة ليسحبوا منها الجثث التي ما زالت مربوطة إلى المقاعد. وعند الفجر بدا المشهد مرعباً إذا عامت على سطح الماء جثة امرأة ابنها بين ذراعيها وكلاهما بجلدان متيبسان.

عمل الغطاسون طوال الاسبوع وكان عملهم بطيئاً ومتعباً لانعدام الرؤية. وتحت الماء لم يروا على مسافة أكثر من ٥٠ سم. إضافة إلى ذلك كان عليهم أن يأخذوا بعين الاعتبار وجود المطيلات القاطعة والتيارات الخطيرة وحواجز الجليد والمحروقات المنتشرة داخل الطائرة فجعلت أرضها زالقة -بدون أن يغفل الصقيع القطبي. يبدو أن أحد الغطاسين قد أنقذ بعد أن تجلد مخفض الضغط الذي بحوزته فلم يعد الهواء يصل اليه. لم يستطيع هؤلاء الرجال العمل أكثر من ثلاثين دقيقه ولم يتم العثور على صندوق الطوارىء الذي في الطائرة إلا بعد مرور سبعة أيام.

وبسبب كثرة الثلوج لم ير أحد الطائرة ٩٠ وهي تقلع -حتى الذين كانوا داخل برج المراقبة- فاعتمد المحققون على التسجيلات الموجودة في صندوق الطوارىء وعلى شهادات بعض الناجين. أما المضيفة «كيلي دنكان» وأحد الركاب «بيرت هميلتون» -وهو في الأربعين من عمره- فقد قالا أن الطائرة اهتزت كثيراً لحظة إقلاعها. أعلن السيد «هميلتون» الذي كان

جالساً لجهة الممشى في مؤخرة الطائرة: «فهمت أن شيئاً ما لا يسير على ما يرام عند الاقلاع. فلم تبلغ الطائرة أقصى سرعتها إلا بعد وقت طويل جداً ثم راحت تهتز بقوة إلى حد أنني عقدت حزامي وبدأت أصلي».

أما «جوزيف ستيلي» وهو رجل أعمال في الثانية والأربعين من عمره ويعمل طياراً في بعض الأحيان ـ فقد أكد بدوره أنه لاحظ وجود مشكلة معينة. فاقترب من سكرتيرته «باتريسيا منليش» وقال لها: «لن نصل أبداً. سنسقط». وفي وقت لاحق شرح وهو في المستشفى بعد أن كسر ساقيه: «بدأت الأمور تسير نحو الأسوأ عندما إنطلقت الطائرة على المدرج. لم نكن نسرع كثيراً. أحسست أن الطيار يريد التوقف ولكنه عجز عن ذلك لأن المدرج كان قصيراً جداً. فكان عليه أن يقرر الاقلاع. وهذا ما حصل. إرتفعنا قليلاً ولكن الطائرة لم تقلع كما تقلع طائرات ال ٧٣٧ فبدأنا نهبط بسرعة. لم تحلق الطائرة أكثر من عشرين أو ثلاثين ثانية ثم وقع الاصطدام وفقدت وعيي».

كانت هذه الكارثة أول حادثة هامة تلت تسريح الرئيس «ريغن» ل ١١ ألف و٥٠٠ مراقب جوي مضرب. إن الممثلين النقابيين للمراقبين الجويين قد حذروا السلطات من إن الطيارين لا يحصلون على المساعدات المعهودة عندما يكون الطقس سيئاً ولكن قادة الطيران الفدرالي طرحوا ـ من بين أسباب الكارثة ـ وجود خطأ في المراقبة.

طرح هذا الحادث كذلك مسألة المطار الوطني وهو من أصعب

مطارات الولايات المتحدة الأميركية استناداً إلى قول الطيارين. فقد بقي مفتوحاً أمام أعضاء الكونغرس وأعضاء مجلس الادارة. ولكن لا يمكن أن تستعمله سوى الطائرات الصغيرة، أما الطائرات الضخمة فأصبحت تهبط في مطار «دولز» (Dulles) الذي يبعد مسافة ٥٠ كلم غربي العاصمة. إن المطار الوطني قريب جداً من المدينة فيضطر الطيارون إلى عبور الممرات الجوية البشعة بسبب الضجيج الذي يزعج المقيمين على ضفة النهر ولتحاشي التحليق فوق النصب التذكاري في واشنطن الذي يبلغ طوله ١٧٠ متراً.

ولكن ـ أكان المدرج قصيراً أو طويلاً ـ لماذا إصطدمت الطائرة ٩٠ بجسر كان بإمكانها أن تكون على ارتفاع ١٥٠ م عن سطح البحر؟ درست ثلاثة إحتمالات: رداءة محروقات الطائرة، خطأ بشري، والاحتمال الأرجح هو وجود الملاح.

منذ أن عرف الإنسان الطيران كان الصقيع ـ على الأجنحة أو في المحرك ـ يشكل خطراً كبيراً. وفي الأيام التي تلت الكارثة علم أنه قبل الحادثة بأسبوع حذرت «سلطات الطيران المدني البريطاني» نظيرتها الأميركية من أن البوينغ ٧٣٧ التي هي من أمتن الطائرات في العالم هي أيضاً عطوبة جداً في وجه الجليد. لاحظ الطيارون البريطانيون أن هذه الطائرة تميل إلى الترجح عندما يغطي الصقيع جناحيها. أشار أمين سر تجمع الطيارين البريطانيين «تيرينس ستابلز» إلى أنه «ليس من الضروري أن تكون كمية الملاح كبيرة فإن كمية صغيرة وغير مرئية تماماً قد تؤدي إلى صعوبات عديدة».

حذرت البوينغ على الفور كل شركات الطيران من ضرورة فحص أجنحة ال ٧٣٧ قبل الاقلاع لنزع كل آثار الصقيع. كما طلب إلى الطيارين أن يزيدوا سرعة إقلاعهم خمس وحدات قياسية وأن يرفعوا مقدمة الطائرة بسرعة أدنى.

الهريكان يضرب الانتيل

قضى ١١٠٠ شخص وشرد ١٥٠ ألفاً عندما ضرب اعصار «دافيد» جمهورية الدومينيك في أول أيلول ١٩٧٩ مرفقاً برياح فاقت سرعتها ٢٤٠ كلم في الساعة. وبعد مرور عام على الحادثة أي في ٥ آب ١٩٨٠ أدى اعصار «الان» (Allen) إلى مقتل مئات من الأشخاص وبخاصة في جزيرة «سانتا لوتشيا».

في الواقع تبقى جهود الإنسان عبثية عندما تقرر الطبيعة أن تطلق كل غضبها وقوتها.

هزة ارضية في رومانيا

قتل اكثر من ١٥٠٠ شخص عندما ضربت هزة ارضية مدينة «ترانسيلفانيا» (Transylvanie) الواقعة شمالي «بوخاريست» في ٤ آذار (مارس) ١٩٧٧ وقد تم العثور على صبي يبلغ من العمر ١٩ عاما حيا في «بوخاريست» بعد ان احتجزته الانقاض لمدة عشرة ايام.

الهزات الأرضية تزعزع الصين

قتل حوالي مليون و ٤٠٠ الف شخص في عام ١٩٧٦ عندما ضربت الهزات الأرضية احدى اكثر المناطق الآهلة في الصين. حصلت الهزة الاولى في ٢٨ تموز عند الساعة الثالثة و ٤٢ دقيقة وبلغت قوتها ٨,٢ درجة على مقياس « ريتشتر » (Richter) اي ما يعادل قوة ١٠ آلآف قنبلة من نوع قنبلة هيروشيما. وقد وصلت ذبذباتها حتى « الألسكا » على بعد ٥٦٠٠ كلم من الصين. وبعد مرور خمس عشرة ساعة حصلت هزة اخرى عنيفة جدا تلتها ١٢٥ هزة خفيفة خلال ثلاثة اشهر. فدمرت مدينة «تانغ - تشان» (T'ang-shan) الصناعية تدميرا كاملا وحصدت ٦٥٥ الف قتيل و ٧٨٠ الف جريح. كما انهار ثلثا بنايات «تين - تسين» (T'ien-tsin) فقتل ١٠٠ شخص في «بكين» (Pekin). وفي ٢٣ كانون الثاني ١٥٥٦ حصلت في مقاطعة «شين - هسي» (Shen-hsi) هزة هي الأرهب حتى ذلك اليوم فقد قتل ٨٣٠ الف شخص في خلال ساعتين.

الجبل المقدس ينفجر

غرقت جزيرة « بالي » (Bali) الفردوسية في أندونيسيا في كابوس رهيب في نيسان ١٩٦٤ عندما ثار جبل « غونينغ أغونغ » (Gunung Ahung) الذي يعتبره السكان الأصليون جبلهم المقدس. فقد انفجرت قمته وأدى تساقط الرماد إلى وقوع ١٥٠٠ قتيل و٨٧ ألف مشرد.

اصطدام فوق «سان دييغو» (San Diego)

بتاريخ ٢٥ ايلول ١٩٧٨ قتل ١٥٠ شخصا عندما اصطدمت طائرة «بوينغ ٧٢٧» تابعة للخطوط الجوية الجنوبية ـ الغربية في المحيط الهادي بطائرة ركاب «سيسنا ١٧٢» (Cessna 172) لدى اقترابها من مطار «ليندبيرغ» على علو ١٠٠٠م فوق «سان دييغو» في كاليفورنيا. فاحترق خمسة عشر منزلا ببقايا اجهزة الطائرات.

ان رداءة الطقس قد اجبرت «براس» على تأخير موعد وصوله فلم يقترب «الهيندينبيرغ» من محطة ارسائه الا عند الساعة السابعة مساء وعند حوالي السغة السابعة و ٢٥ دقيقة ارسل اول قلس الى الملاك الذين على الارض وبدأ «هيرب موريسون» تعليقه بصوت متقرز بدون ان يعرف انه سيدخل التاريخ.

كارثة «ركاب البواخر» (BOAT PEOPLE)

قضى حوالي ٧٠٠ لاجىء فيتنامي في سلسلة من الكوارث وقعت في عرض البحار المزعجة في عامي ١٩٧٨ و١٩٧٩. فقد غرقت سفينة محملة في ٢٧ تموز ١٩٧٨ وأدت الى موت ٢١٧ شخصا. وفي ٢٢ تشرين الثاني ١٩٧٩ اصطدم جياب بقطيع من السمك وغرق ٢٠٠ راكب من اصل ٢٥٤. كما قضى ٢٥٠ «راكب باخرة» في الشهر التالي بعد حصول ثلاث حوادث غرق أخرى.

مدينة تغرق بسبب انجراف التربة

أنشقت الأرض لتبتلع إحدى مدن كندا عام ١٩٧١. كانت «سان جان فياني» (Saint-Jean-Vianney) مدينة صغيرة مزدهرة يقطنها ١٣٠٨ مواطنين وتقع على بعد حوالي ٢٠٠ كلم شمالي «الكيبيك» ولكنها بنيت على أرض طينية ورملية. وفي إحدى الليالي الممطرة (٤ أيار) أدى امتزاج الرمل بالماء إلى ذوبان الطين. فسرعان ما أدى هذا التدفق الوحلي الذي بلغت سماكته ٢٠ متراً إلى قعر سطح الأرض حتى بلغ عمق الحفرة ٣٠ متراً فاختفت المنازل بمن فيها. وعندما تجمد الطين ـ عند منتصف الليل ـ قضى ٣١ شخصاً من الرجال والنساء والأطفال ودمر ٣٨ منزلاً. ونقل الناجون إلى مدينة «أرفيدا» وشطبت مدينة «سان جان فياني» عن الخارطة.

اصطدام في شيكاغو

قتل ٤٥ راكباً وجرح ٣٠٠ ـ وجروح معظمهم خطيرة ـ عندما عجز قطار بطيء عن التوقف فراح يتراجع باتجاه رصيف محطة شيكاغو فاصطدم بقطار اكسبرس يتقدم بسرعة كبيرة. تعتبر هذه الكارثة التي وقعت في ٣٠ تشرين الأول ١٩٧٢ أعظم حادثة في تاريخ هذه المدينة الغرب أوسطية.

سنة من المطر في يوم واحد

مات أكثر من ١٥٠ شخصاً وشرد ٢٠ ألفاً عندما ضربت عواصف قوية جنوبي أسبانيا ليلة الخميس ١٨ تشرين الأول ١٩٧٣ . فقد اصطدمت رياح باردة آتية من شمالي الأطلسي برياح ساخنة متوسطية فشكلت على ارتفاع ١٠ آلاف متر سحبا عاصفة ضخمة سقطت على « سييرا نيفادا » ان مدينة « لارابيتا » التي غمرتها في خلال ساعة من الوقت كمية من المياه تسقط عادة خلال سنة ومدينة « بورتو لمبريرس » (Puerto Lumbreras) قد تأثرتا أكثر من المدن الأخرى ولكن البساتين والكروم في مقاطعات « مورسي » (Murcie) و« الميريا » (Almeria) و« غرنادا » (Grenade) قد أبيدت. وهكذا حكي عن أكبر كارثة اقتصادية خلال السنوات ال ٣٥ الأخيرة.

انفجار رجم غريب

في تمام الساعة السابعة و١٧ دقيقة في ٣٠ حزيران ١٩٠٨ انفجر رجم ضخم فوق وادي بحيرة « تنفوسكا » في سيبيريا. فأتلف أكثر من ٣ ملايين هكتار من الغابات وتحول قطيع الرنات إلى رماد وسقط البدو الذين كانوا على بعد ٧٠ كلم على الأرض وطارت خيمهم. سمع الانفجار على بعد ٩٠٥ كلم ومع ذلك لم يعرف سبب هذا الانفجار الذي يوازي قوة قنبلة تزن ٣٠ ميغاطن ولا عدد الضحايا .

انهيار ثلجي يدمر مصحا

قتل الانهيار ٧١ شخصاً ـ غالبيتهم لا تتجاوز أعمارهم الخمسة عشر عاماً عندما أدى انهيار الثلوج إلى انجراف للتربة دمر مصحاً متخصصاً في معالجة داء السل. حصل ذلك في «البلاتو داسي» (Plateau d'Assy) في جبال الألب الفرنسية في نيسان عام ١٩٧٠.

وبعد مرور أسابيع عديدة تمكن سكان المناطق المتضررة من التقاط أنفاسهم بعد كارثة «يد العملاق» كما يسميها الهنود. أما القرى المعزولة في أودية سلسلة جبال «الاند» قد تضررت أكثر من باقي القرى والمدن لأنه كان من الصعب بلوغها. وزادت الأمطار المثلجة من صعوبة مهمة المنقذين بسلاحهم أو بمظلاتهم.

مأساة في المترو

مات ٤١ شخصاً وجرح أكثر من ٥٠ آخرين عندما مر قطار الساعة الثامنة و٣٧ دقيقة المنطلق من خط الشمال في «درايتون بارك» (Drayton Park) أمام مصدمات محطة «مورغيت» (Moorgate) في لندن بتاريخ ٢٨ شباط ١٩٧٨ فاصطدم بحائط قرميد داخل نفق مسدود. وبقي المنقذون طوال ثلاثة أيام يشقون طريقهم داخل المطيلات المدعوكة على انخفاض ٦٠م من طرقات المدينة ليصلوا إلى جثة السائق «ليسلي نيوسون» البالغ مع العمر ٥٨ عاماً. وبات طول المقطورة التي في المقدمة يساوي ربع طولها الأساسي.

كارثة الزوارق

غرق ١٥ زورقاً في شهر آب ١٩٧٩ عندما ضربت عاصفة المنطقة الواقعة بين « كويز » (Cowes) في جزيرة « وايت » (Wight) والجزيرة الصخرية الصغيرة في « فاستنيت » (Fastnet) على السواحل الجنوبية الغربية في ابرلندا. فغرقت ٢٥ سفينة وبقيت ١٩ سفينة اخرى عرضة لتقاذف الرياح التي بلغت قوتها ١١ درجة لم يجتز خط الوصول سوى ٩٠ شراعاً من أصل ٣٠٠.

قطار يتحطم في بحيرة

في ٦ حزيران ١٩٨١ سقط قطار مليء بالركاب كان يتوجه من « سماستيبور » إلى « بنموخي » في ولاية « بيهار » في الهند فوق أحد الجسور الى بحيرة « باغماتي » مما أدى إلى سقوط ٨٠٠ ضحية. إنها أضخم كارثة للسكك الحديدية في العالم.

المدفعية تسبب انهيار الثلوج

كانت الجيوش النمساوية المتمركزة في جبال الألب خلال الحرب العالمية الأولى تقوم بتدريبات رماية مدفعية صباح أحد أيام شهر كانون الأول. أدى هذا التدريب إلى حصول انهيار ثلجي قضى على ٢٠٠٠ شخص.

جفاف رهيب

ان استراليا التي عانت من التقنين ومن الحرمان الذي خلفته الحرب قد تعرضت لجفاف مدمر بين عامي ١٩٤٤ - ١٩٤٥. فأتلف الحصاد ومات ربع القطيع ولم تستبدل الماشية إلا بعد سنة من ذلك.

اختفاء عمال مناجم

وقع انفجار غازي في «كوريار» في «البا دو كالي» وادي إلى سقوط ١٢٠٠ عامل في المنجم. أما الناجون ففقدوا كل تقدير للوقت. عندما تم انقاذهم احسوا انهم بقوا مدة أربعة أو خمسة أيام تحت الأرض. فقد احتجزوا لمدة ثلاثة أسابيع.

فهرست

ثوران جبل بوليه ٥

تخريب باخرة فخمة ١٤

التيتانيك ١٥

هزة ارضية في إيران ٢١

مثلث برمودا ٢١

الهول في تشيلي ٢٢

الهزة الأرضية في طوكيو ٢٤

الفيضان يغمر منجماً للذهب ٢٨

المنطادان والهيندنبيرغ ٢٩

انفجار غبار الفحم ٣٧

المورد كاستيل ٢٨

أضخم مجاعة عرفها العالم ٤٦

اكسبرس السوق السوداء ٤٧

اعصار يدمر اسطولاً ٥٣

الضباب الكثيف في لندن ٥٤

موت في مصر ٥٧

المانز ٥٨
اصطدام سفن ٦٥
الهزة الأرضية في اغادير ٦٧
جسر يتحطم.................................... ٧٢
الفيضانات في فلورنسا ٧٣
الهزة الأرضية في البيرو ٨٠
مقتل نجوم كرة القدم ٨٨
التسمم الجماعي في العراق ٨٩
انفجار طائرة.................................. ٩٤
حريق في السمرلاند ٩٥
الكارثة الجوية في ارمينوفيل........................ ١٠٤
اعصار الهوندوراس ١١٦
انفجار في مرفأ هاليفاكس ١١٦
سيفيزو (ايطاليا) ١١٧
تدمير أحد السدود ١٢٤
الكارثة الجوية في تينيريف ١٢٥
موت فتيات في مصنع.......................... ١٣١
موجات الحر الشديد ١٣٢
كارثة منصة بحر الشمال ١٣٨
طائرة تحترق.................................. ١٥٠
ثوران جبل سانت ايلين ١٥١
شاحنة صهريج تنفجر ١٥٩
حريق في ذكرى السان فلانتين ١٦٠

الكارثة الجوية في بوتوماك ١٦٧
الهريكان يضرب الانتيل.............................. ١٧٨
هزة أرضية في رومانيا ١٧٨
الهزة الأرضية تزعزع الصين ١٧٩
الجبل المقدس ينفجر ١٧٩
اصطدام فوق سان دييغو ١٨٠
كارثة ركاب البواخر................................. ١٨٠
مدينة تغرق بسبب انجراف التربة ١٨١
اصطدام في شيكاغو ١٨١
سنة من المطر في يوم واحد ١٨٢
انفجار رجم غريب ١٨٢
انهيار ثلجي يدمر مصحاً ١٨٣
مأساة في المترو ١٨٣
كارثة الزوارق ١٨٤
قطار يتحطم في بحيرة............................... ١٨٤
المدفعية تسبب انهيار الثلوج.......................... ١٨٤
جفاف رهيب ١٨٥
اختفاء عمال مناجم ١٨٥

جروس برس
طرابلس - لبنان